Manuale del proprietario

Yacht a vela ”BAVARIA Cruiser 50“

Bavaria Yachtbau GmbH • Bavariastr.1 • D - 97232 Giebelstadt
Tel.: +49 (0) 9334 942 – 0; Fax: +49 (0) 942 – 116
e-mail: info@bavaria-yachtbau.com

Indice generale

Introduzione

Il presente manuale vuole essere un valido sussidio per una navigazione piacevole e sicura a bordo del Suo yacht. Oltre alle informazioni sull‘imbarcazione, sugli accessori separati o installati e sugli impianti, il manuale contiene anche indicazioni sul funzionamento e sulla manutenzione. Le suggeriamo di leggerlo attentamente prima di intraprendere la navigazione a bordo del Suo yacht.

Se si tratta del Suo primo yacht a vela o se ancora non conosce a fondo le peculiarità di uno yacht a chiglia fissa, si assicuri, prima di assumere il comando dell‘imbarcazione, di avere acquisito tutte le competenze necessarie per un buon utilizzo e funzionamento dello yacht, affinché la Sua navigazione sia confortevole e sicura. Il Cantiere inoltre sarà ben lieto di informarLa sulle possibilità di addestramento, nel caso in cui sia intenzionato ad ampliare o aggiornare le Sue conoscenze.

Poiché la portata di rifornimento dipende dall'ordine, l'apparecchiatura del vostro yacht può deviare con alcune descrizioni ed illustrazioni. Per potere adattare i nostri yachts alla norma tecnica costantemente di progressione, dobbiamo riservarsi cambiamenti nella forma, in apparecchiatura e nella tecnologia. Per questi motivi nessun requisito può essere derivato da tutti i dati, illustrazioni e descrizioni in questo manuale.

LA PREGHIAMO DI CONSERVARE IL MANUALE IN UN LUOGO SICURO E DI CONSEGNARLO AL NUOVO PROPRIETARIO IN CASO DI VENDITA DELLO YACHT

La BAVARIA YACHTBAU GmbH Le dà un caloroso benvenuto fra gli armatori **BAVARIA,** ringraziandoLa per la fiducia dimostrata nei suoi prodotti con l‘acquisto del presente yacht.

La Sua parte contraente, l‘Amministrazione della Società e i dipendenti della **BAVARIA YACHTBAU GmbH** Le augurano una piacevole navigazione a bordo del Suo yacht.

Buon vento e… con la prua sempre sulla cresta dell‘onda!

BAVARIA YACHTBAU GmbH
- Amministrazione della Società–

J. Ludmann

Categoria di progettazione

La Direttiva CE sulle imbarcazioni da diporto dispone che ogni imbarcazione venga assegnata ad una categoria di progettazione.

Lo yacht a vela Bavaria Cruiser 50 appartiene alla categoria di progettazione A / B.

Categoria A: Progettate per viaggi di lungo corso, in cui la forza del vento può essere superiore ad 8 (Scala Beaufort) e l'altezza significativa delle onde superiore a 4 m, ma ad esclusione di circostanze anomale; imbarcazioni ampiamente autosufficienti.

Categoria B: Progettato per crociere d'altura in cui la forza del vento può essere pari a 8 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 4 m.

Certificazione

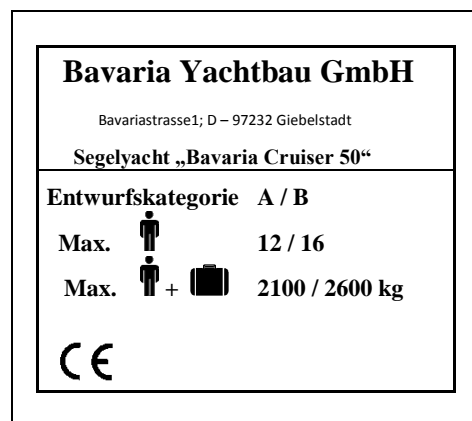
La Direttiva Comunitaria prevede per le imbarcazioni di queste dimensioni il modulo di certificazione B (esame "CE del tipo" eseguito da un „organismo notificato).

In conformità alla Direttiva CE, è stato incaricato quale organismo preposto alle certificazioni l'istituto Germanischer Lloyd con sede a Hamburg (v. Dichiarazione di conformità).

Identificazione dello scafo

A poppa sul lato di dritta è stata applicata la targhetta di identificazione dello scafo, costituita da una successione di numeri e lettere unica al mondo.

Targhetta del modello (Targhetta del costruttore)

Un requisito della Direttiva Comunitaria dispone che allo scafo venga applicata , la parte anteriore del tavolo pozzetto, una targhetta, che contenga obbligatoriamente alcune indicazioni, spiegate qui di seguito.

Legenda

Categoria di progettazione A / B	:	in alto mare
Max. = 12 / 16	:	numero massimo di persone raccomandato dal fabbricante nel caso in cui l'imbarcazione navighi in acque che corrispondono alla categoria di progettazione a cui appartiene.
Max. + = 2100 /2600 kg	:	portata massima riferita a 12/16 persone più scorte, provviste ed equipaggiamento personale (escluso il contenuto dei serbatoi).
CE	:	marcatura CE attestante la conformità dell'imbarcazione ai requisiti della Direttiva.

Segnalazioni di pericolo

In molti capitoli del presente manuale sono contenute, oltre a indicazioni per un funzionamento ottimale e per la manutenzione, segnalazioni di pericolo. Per renderle meglio visibili sono state racchiuse in riquadri che possono contenere anche più di un'indicazione.

Consideri sempre il dovere marittimo esercitare il diligenze!

Pericolo
Indica la presenza di una fonte di estremo pericolo che, con grande probabilità, può essere causa di morte o di lesioni irreparabili, se non vengono presi i necessari provvedimenti.

Avvertenza
Indica la presenza di una fonte di pericolo che può portare alla morte o causare lesioni irreparabili se non vengono presi i necessari provvedimenti.

Attenzione
Rimanda a misure di sicurezza oppure segnala operazioni che possono essere rischiose o causare lesioni personali nonché danni all'imbarcazione e alle sue componenti.

Istruzioni di sicurezza

Attenzione!
In rude mare, cabina porta per chiudere.

Attenzione!
Nel mare dovrebbe boccaporto, porta indietro le caselle e le aperture sono chiuse per ridurre il rischio di inondazioni, essere ridotta.

Attenzione!
Controllare regolarmente l'estintore!
Le scuole si sono in lotta contro l'incendio!
Sempre marittimo di diligenza!

Attenzione!
In caso di incendio sono come descritto al punto 1.2.2 del presente manuale descrive le botole e il declino porta come una via di fuga per l'uso.

Attenzione!
Orientamento del pozzo di elica del motore controllato da imm!

Attenzione!
Spingendo la piattaforma di nuotata: pericolo di cattura.
Capacità massima 300 kg

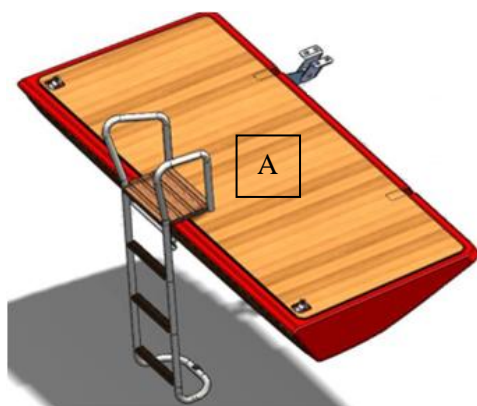
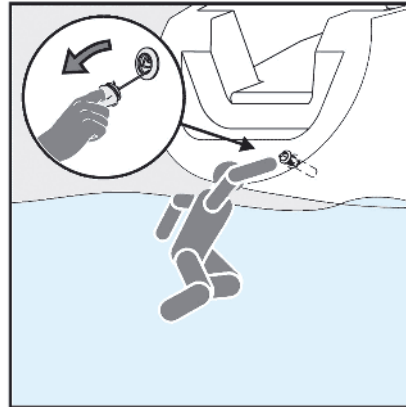
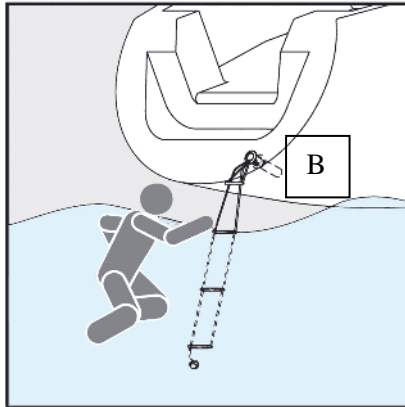
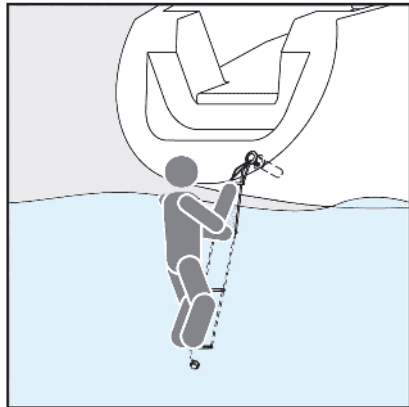
Attenzione!
Durante il carico della nave, la portata massima consigliata mai superato. Il carico deve essere fatto con cura, con l'onere deve essere opportunamente distribuito il progetto per ottenere trim. Gravità carichi deve essere collocato al livello più basso possibile.

Attenzione!
Il massimo numero di persone raccomandate non devono essere superati. Indipendentemente dal numero di persone a bordo, il peso totale delle persone e delle attrezzature, non può superare il carico massimo raccomandato.

Attenzione!
prima della partenza: un sacco di attrezzature (ad esempio, situata nei pressi di parabordi, ormeggio, ecc) in modo sicuro spazio essi riposte.

Attenzione!

- **Qualsiasi cambiamento nella distribuzione delle masse a bordo (ad esempio, apporre un polo di pesca, un radar o gru), la trasversale, l'assetto e la guida del veicolo incidere in misura significativa sulla acqua.**
- **Il hochgelagerte trasversale da ogni peso è ridotto.**
- **La trasversale può essere fatto da tirare o sollevare carichi pesanti con la gru può essere ridotto.**
- **rottura onde: una significativa minaccia per la stabilità.**

Attenzione!
Prima di utilizzare la scala è il motore spento!
Per salvare la scala A **o utilizzare scala di emergenza** B

Dichiarazione di conformità per i requisiti di progettazione, costruzione, ed emissione acustica secondo la Direttiva 94/25/CE come emendata dalla Direttiva 44/2003/CE

(da compilarsi a cura del costruttore)

Nome del costruttore: **Bavaria Yachtbau GmbH**
Indirizzo : **Bavariastr.1**
Città: **Giebelstadt** **Codice postale:** **97232** **Paese:** **DE**

Nome del Rappresentante Autorizzato (se del caso):
Indirizzo:
Città: **Codice postale:** **Paese:**

Nome dell'Organismo Notificato per la valutazione di progettazione e costruzione (se del caso)
Germanischer Lloyd SE
Indirizzo: **Brooktorkai 18**
Città: **Hamburg** **Codice postale:** **20457** **Paese:** **DE** **Numero di identificazione:** **0098**
Se è stato rilasciato il Certificato CE del tipo: numero **92098-1; 92098/1** **Data:** (gg/mm/aa) **2011 / 04 / 08**

Nome dell'Organismo Notificato per la valutazione dell'emissione acustica (se del caso):
Indirizzo:
Città: **Codice postale:** **Paese:** **Numero di identificazione:**

Modulo usato per la valutazione della costruzione: ☐ **A** ☐ **Aa** ☒ **B+C** ☐ **B+D** ☐ **B+E** ☐ **B+F** ☐ **G** ☐ **H**
Modulo usato per la valutazione dell'emissione acustica: ☒ **A** ☐ **Aa** ☐ **G** ☐ **H**
Altre Direttive Comunitarie applicate: ____

DESCRIZIONE DELL'UNITÀ

Codice identificativo dell'unità D E | B A V C 5 0 B 6 E 1 1 1

Marca dell'unità: *Bavaria* **Tipo o Numero:** *Cruiser 50*

Tipo di unità:
☒ a vela ☐ a motore
☐ pneumatica
☐ altro (specificare): ____

Tipo di scafo:
☒ monoscafo ☐ multiscafo
☐ altro (specificare): ____

Materiale di costruzione:
☐ alluminio, leghe di alluminio ☒ plastica, plastica rinforzata con fibre
☐ Acciaio, leghe di acciaio ☐ legno
☐ altro (specificare): ____

Categoria di progettazione massima: A☒ B☒ C☐ D☐
Potenza del motore: **Max. raccomandata:** **55 kW,** **Installata:** **55 kW** (se del caso)
Lunghezza dello scafo L_h: **14,99 m** **Larghezza dello scafo B_h:** **4,61 m**
Immersione T: **Kat A: 2,227 / 1,902 Kat B: 2,306/1,912 m**

Tipo di propulsione principale:
☒ vele ☐ motore a benzina
☒ motore a gasolio ☐ motore elettrico
☐ remi
☐ altro (specificare): ____

Tipo di motore:
☐ fuoribordo ☒ entrobordo
☐ z o entrofuoribordo senza scarico integrato
☐ z o entrofuoribordo con scarico integrato
☐ altro (specificare): ____

Deck
☒ completamente pontato ☐ parzialmente pontato
☐ aperto
☐ altro (specificare):

Questa dichiarazione è rilasciata sotto l'esclusiva responsabilità del costruttore. Io sottoscritto dichiaro sotto la mia personale ed unica responsabilità che l'imbarcazione sopra menzionata è conforme a tutti i requisiti essenziali applicabili nel modo specificato (ed è in conformità con il tipo per il quale è stato rilasciato il sopramenzionato certificato di esame CE del tipo) – cancellare il testo tra parentesi se il certificato di esame CE del tipo non è stato rilasciato).

Nome e funzione:J. Ludmann (Manager) Firma e titolo:
(identificazione della persona che ha il potere di firmare per conto del costruttore o del mandatario autorizzato) (o marcatura equivalente)
Data e luogo di emissione: (giorno/mese/anno) Giebelstadt, 03/05/2011

Requisiti essenziali (riferimento ai relativi articoli degli annessi IA & IC della Direttiva)	**Standards**	**Altro documento normativo/metodi**	**Fascicolo tecnico**	
Requisiti generali (2)				
Numero identificativo dell'unità – CIN (2.1)	☒			EN ISO 10087:2006
Targhetta del costruttore (2.2)	☒	☐	☐	EN ISO 14945:2004/AC:2005
Protezione dalle cadute fuoribordo e mezzi di recupero (2.3)	☒	☐	☐	EN ISO 15085:2003/AC:2009
Manuale del proprietario (2.5)	☒	☐	☐	EN ISO 10240:2004
Resistenza e requisiti strutturali (3)				
Struttura (3.1)	☒	☐	☐	EN ISO 12215-1:2000; EN ISO 12215 Teil 2-4:2002 EN ISO 12215 Teil 5+6:2008 EN ISO 12215 Teil8:2009/AC:2010
Stabilità e Bordo libero (3.2)	☒	☐	☐	EN ISO 12217 – 2:2002
Galleggiabilità (3.3)	☒	☐	☐	EN ISO 12217 – 2:2002
Aperture in scafo, ponte e sovrastrutture (3.4)	☒	☐	☐	EN ISO 12216:2002 EN ISO 9093 – 1:1997
Allagamento (3.5)	☒	☐	☐	EN ISO 11812:2001 EN ISO 8849:2003 EN ISO15083:2003
Massima portata raccomandata dal costruttore (3.6)	☒	☐	☐	EN ISO 14946:2001/AC:2005
Alloggiamento zattere di salvataggio (3.7)	☐	☒	☐	Annex I 94/25EG-2003/44EG
Ancoraggio, ormeggio e rimorchio (3.9)	☒	☐	☐	EN ISO 15084:2003
Caratteristiche di manovra (4)	☒	☐	☐	EN ISO 8665:2006
Motori e vani motori (5.1)	☒			EN ISO 16147:2002
Motore entrobordo (5.1.1)	☒	☐	☐	EN ISO 9094-1:2003 EN ISO 7840:2004 EN ISO 10088:2001 EN ISO 10133:2000
Ventilazione (5.1.2)	☒	☐	☐	EN ISO 11105: 1997
Impianto carburante (5.2)				
Considerazioni generali – impianto carburante (5.2.1)	☒	☐	☐	EN ISO 10088:2001 EN ISO 7840:2004 EN ISO 9094-1:2003
Serbatoi carburante (5.2.2)	☒	☐	☐	EN ISO 10088:2001 EN ISO 7840:2004 EN ISO 9094-1:2003
Impianti elettrici (5.3)	☒	☐	☐	EN ISO 10133:2000 EN ISO 13297:2000
Apparati di governo (5.4)				
Considerazioni generali - apparati di governo (5.4.1)	☒	☐	☐	EN ISO 13929: 2001 EN ISO 8847:2004/AC:2005
Dispositivi di emergenza (5.4.2)	☐	☐	☒	
Impianto gas (5.5)	☒	☐	☐	EN ISO 10239:2008
Protezione incendio (5.6)				
Considerazioni generali – protenzione incendio (5.6.1)	☒	☐	☐	EN ISO 9094-1:2003 EN ISO 12216:2002
Equipaggiamento antincendio (5.6.2)	☒	☐	☐	EN ISO 9094-1:2003
Luci di navigazione (5.7)	☐	☐	☒	COLREG/CEVNI
Prevenzione scarichi (5.8)	☒	☐	☐	EN ISO 8099: 2000
Annesso I.B – Emissioni di gas di scarico	Vedere la Dichiarazione di Conformità del costruttore del motore			
Annex I.C –Emissioni acustiche	Vedere la Dichiarazione di Conformità			

EC Type Examination Certificate

on examination subject to the Directive for Recreational Craft (94/25/EC), amended by 2003/44/EC, as per June 2003

Record-No.:	92098-1
Manufacturer:	Bavaria Yachtbau GmbH Bavariastraße 1 97232 Giebelstadt
Manufacturer's marking:	Bavaria Cruiser 50
CIN-No.	DE-BAV C50A1 A 1 11
Description:	Sailing Yacht, L_H = 14,99 m, B_H = 4,61 m, $T_{deep\ keel}$ = 2,227 m $T_{shallow\ keel}$ = 1,902 m
Boat design category:	A - "Ocean"
Module:	B - „EC type-examination", Annex VII of the Directive
Basis of examination:	EN ISO 10087, EN ISO 14945, EN ISO 15085, EN ISO 10240, EN ISO 12215, EN ISO 12217-2, EN ISO 12216, EN ISO 9093, EN ISO 11812, EN ISO 15083, EN ISO 14946, EN ISO 9094-1, EN ISO 15084, EN ISO 10088, EN ISO 10133, EN ISO 13297, EN ISO 13929, EN ISO 10239 und EN ISO 8099
Number of persons recommended:	12
Loaded displacement mass (mLDC), kg:	18429 (Deep keel), 18735 (Shallow keel)
Maximum load (mMTL), kg:	4294
Maximum rated engine power, kW:	55

Results of examination:

The product described above meets the essential safety requirements of Directive 94/25/EC, amended by 2003/44/EC, Annex I

A.2.1 Craft Identification (CIN) - A.5.8 Discharge Prevention.

Other documentation:

Examination reports Nos. 1/29 to 29/29 including pertinent design documents according to the annex of this certificate.

Hamburg, 2011-04-08

Germanischer Lloyd
EU-Certification for Recreational Craft
Code-No. 0098
Head of Certification Body

(Dirk Brügge)

Germanischer Lloyd SE, P.O.B. 11 16 06, 20416 Hamburg, Germany

EC Type Examination Certificate

on examination subject to the Directive for Recreational Craft (94/25/EC), amended by 2003/44/EC, as per June 2003

Record-No.:	92098/1
Manufacturer:	Bavaria Yachtbau GmbH Bavariastraße 1 97232 Giebelstadt
Manufacturer's marking:	Bavaria Cruiser 50
CIN-No.	DE-BAV C50A1 A 1 11
Description:	Sailing Yacht, L_H = 14,99 m, B_H = 4,61 m, $T_{deep\ keel}$ = 2,306 m $T_{shallow\ keel}$ = 1,912 m
Boat design category:	B - "Offshore"
Module:	B - „EC type-examination", Annex VII of the Directive
Basis of examination:	EN ISO 10087, EN ISO 14945, EN ISO 15085, EN ISO 10240, EN ISO 12215, EN ISO 12217-2, EN ISO 12216, EN ISO 9093, EN ISO 11812, EN ISO 15083, EN ISO 14946, EN ISO 9094-1, EN ISO 15084, EN ISO 10088, EN ISO 10133, EN ISO 13297, EN ISO 13929, EN ISO 10239 und EN ISO 8099
Number of persons recommended:	16
Loaded displacement mass (mLDC), kg:	18837 (Deep keel), 19143 (Shallow keel)
Maximum load (mMTL), kg:	4702
Maximum rated engine power, kW:	55

Results of examination:

The product described above meets the essential safety requirements of Directive 94/25/EC, amended by 2003/44/EC, Annex I

A.2.1 Craft Identification (CIN) - A.5.8 Discharge Prevention.

Other documentation:

Examination reports Nos. 1/29 to 29/29 including pertinent design documents according to the annex of this certificate.

Hamburg, 2011-04-08

Germanischer Lloyd
EU-Certification for Recreational Craft
Code-No. 0098
Head of Certification Body

(Dirk Brügge)

Germanischer Lloyd SE, P.O.B. 11 16 06, 20416 Hamburg, Germany

VOLVO PENTA

Declaration of Conformity for Recreational Craft Propulsion Engines with the exhaust emission requirements of Directive 94/25/EC as amended by 2003/44/EC

D2

Engine manufacturer:
AB Volvo Penta
Gropegårdsgatan
405 08 Göteborg
Sweden

Body for exhaust emission assessment:
TÜV SÜD Product Service Gmbh
Ridlerstrasse 65
80339 München
Germany
ID Number: 0123

Module used for exhaust emission assessment .... B + C
Other Community Directives applied .... EMC 89/336/EEC

Description of engine(s) and essential requirements

Engine Type .... 4 stroke diesel engine

Engine model(s) covered by this declaration	**EC Type certificate number**
D2-55	SB5 08 07 66019 007
D2-75	SB5 08 07 66019 008

Essential requirements	**Standards Used**	**Other normative document used**
Annex I.B – Exhaust Emissions		
Engine identification	Volvo Penta std	Annex 1.B.1
Exhaust emission requirements	EN ISO 8178	Annex 1.B.2
Durability	Volvo Penta std	Annex 1.B.3
Operator's manual	ISO 10240:2004	Annex 1.B.4
EMC Directive	EN 61000-3-2, EN 61000-3-3, CISPR 25	

This declaration of conformity is issued under the sole responsibility of the manufacturer. I declare on behalf of the engine manufacturer that the engine(s) will meet the requirements of above mentioned directives when installed in a recreational craft, in accordance with the engine manufacturer's supplied instructions and that this (these) engine(s) must not be put into service until the recreational craft into which it is (they are) to be installed has been declared in conformity with the relevant provisions of the above mentioned Directives.

Name and function: Tom Tveitan, Product Liability
(identification of the person empowered to sign on behalf of the engine manufacturer or his authorised representative)

Signature and title:
(or an equivalent marking)

Date and place of issue: (yr/month/day) 2008/08/29 Göteborg

PL-104/08, issue 01

1.Specifiche dell'imbarcazione

1.1 Dati principali

1.1.1 Misure principali

Lunghezza fuori tutto l.f.t.	15,57 m	Lunghezza scafo	14,99 m
Lunghezza al galleggiamento l.gall.	13,86 m	Baglio massimo	4,61 m
Pescaggio chiglia standard	ca. 2,306 m	Pescaggio chiglia in piomboca.	1,912 m
Altezza al passaggio (testa d'albero)	ca. 22,35 m		
Altezza al trasporto	ca. 4,21 m (chiglia peso smantellato)		

1.1.2 Dislocamento e pesi

Dislocamento a vuoto (corrisponde a LCC + dotazioni di sicurezza	M_{LCC}	14135 kg
Dislocamento a pieno carico Cat.A:	$M_{maxchiglia\ standard}$	18429 kg
Dislocamento a pieno carico Cat. B:	$M_{maxchiglia\ standard}$	18837 kg
Dislocamento a pieno carico Cat.A:	$M_{maxchiglia\ in\ piombo}$	18735 kg
Dislocamento a pieno carico Cat. B:	$M_{maxchiglia\ in\ piombo}$	19143 kg
Peso zavorr	$M_{Ballastchiglia\ standard}$	4631 kg
Peso zavorra	$M_{Ballast\ \ chiglia\ in\ piombo}$	4937 kg

Attenzione!
Il peso massimo consentito lordo di 18.837 kg (chiglia profonda) e 19143 kg (PTE) non deve essere superata.

1.1.3 Motorizzazione

Motore diesel Volvo; Tipo D2-75; Output 55 kW *o* D 2-55; Output 41 kW
Raffreddamento indiretto (acqua di mare/ dolce)
Riduttore/invertitore saildrive 130 S Rapporto di riduzione 2.19 : 1
Elica elica a tre pale fisse in lega di alluminio (l'opzione: ha piegato l'elica)

1.1.4 Impianto elettrico

Rete di corrente alternata (CA) a 230 V

Presa elettrica in banchina; presa con spina a norma CEE; interruttore salvavita, presa con spina Schuko a 230 V/115 V;
caricabatterie: 115 V/ 230 V in CA / 12 V in CC con capacità di carica max 27 A (optionale)

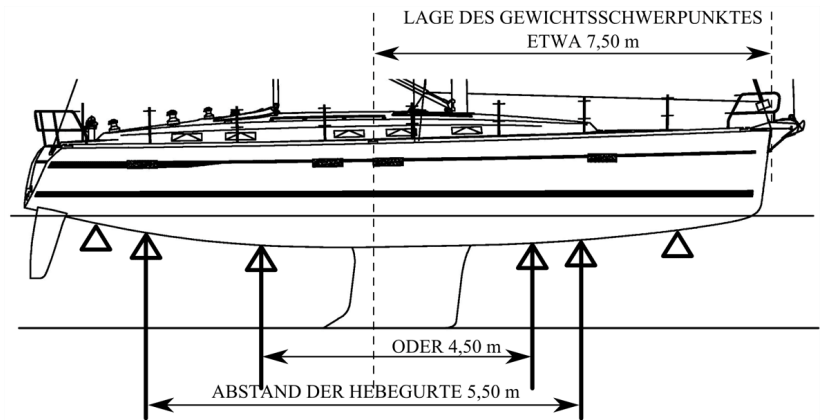
Rete di corrente continua (CC) a 12 V

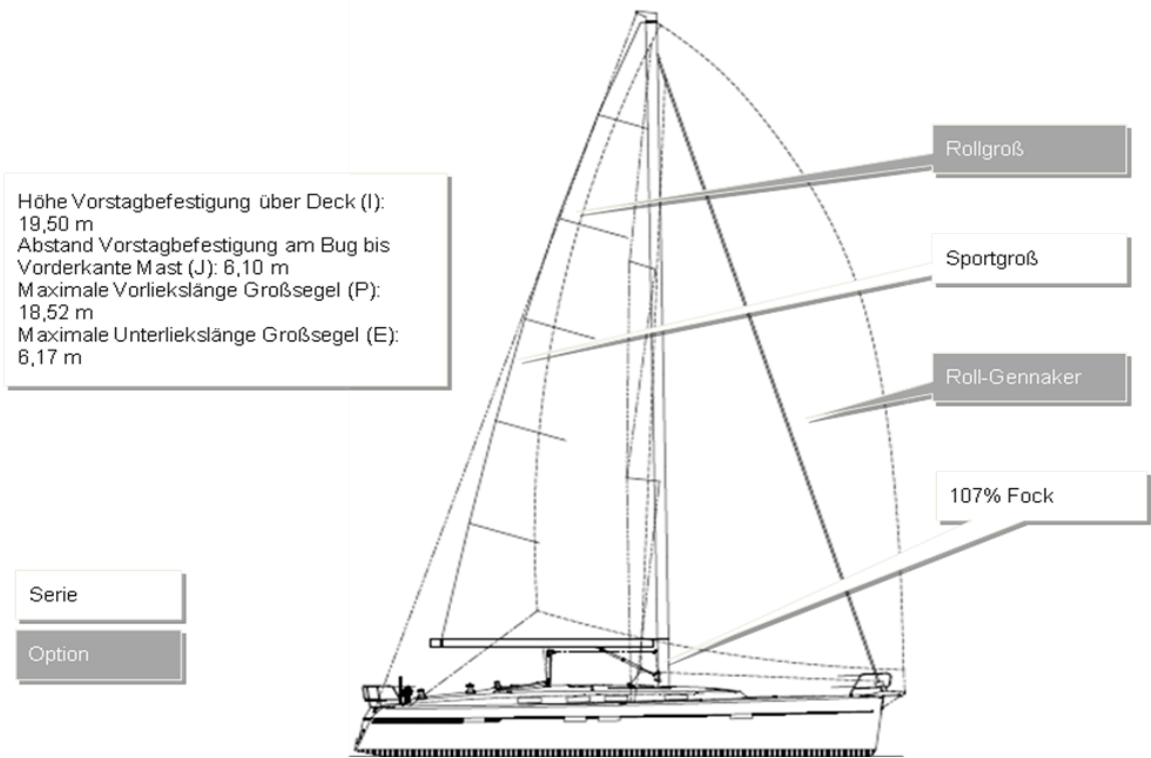
1 batteria avviamento motori da 12 V 88 Ah; 1 batterie servizi (in opzione 2 x) da 12 V 140 Ah; gruppo motore generatore ; caricabatteria
La distribuzione avviene attraverso un quadro elettrico, circuiti elettrici con interruttori protettivo elettronico, LED.

1.1.5 Serbatoi (optionale)

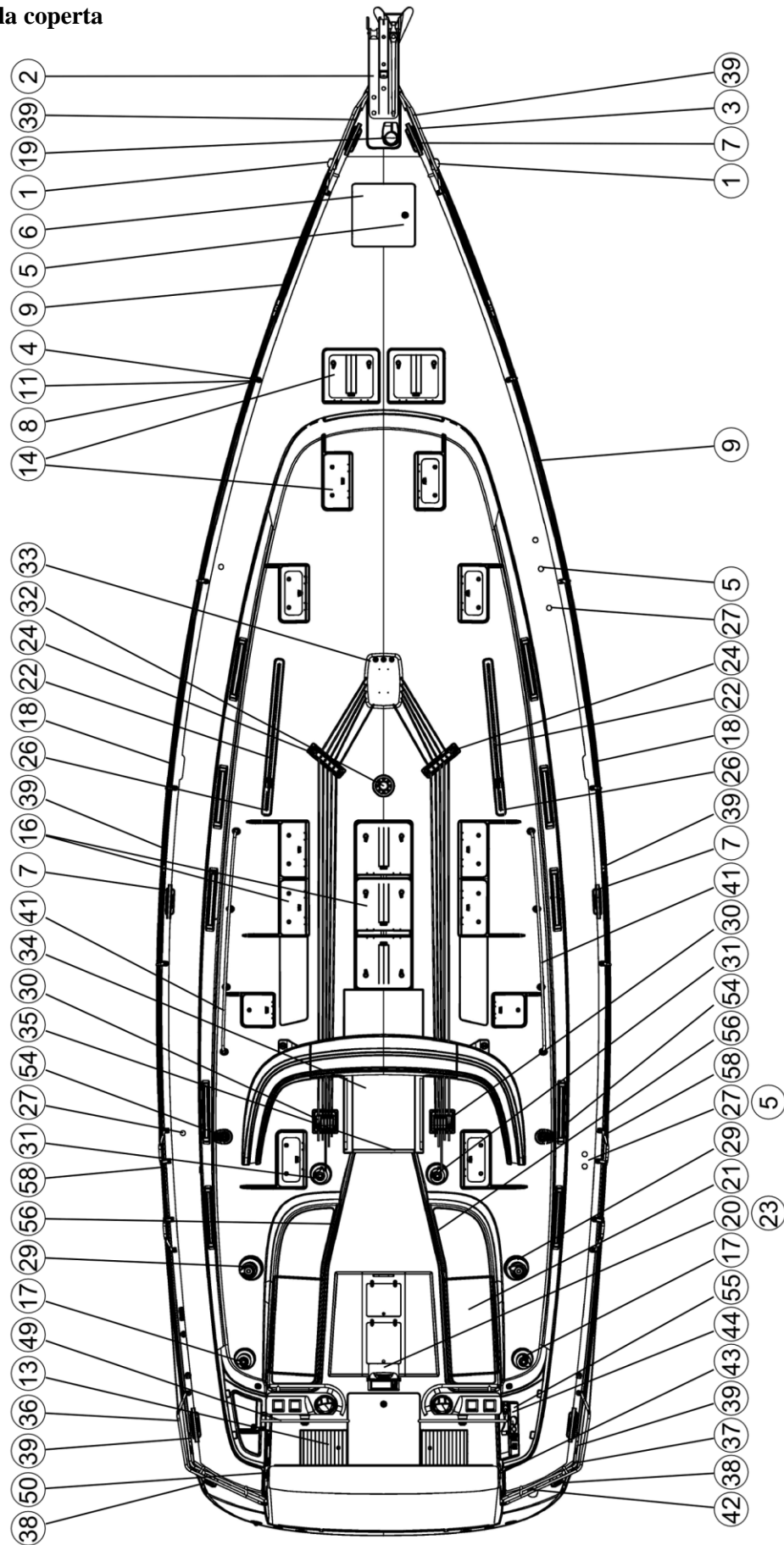
4 serbatoios acqua dolce ciascuno ca. 140 l Le vasche sono costruite nel gruppo piano di sotto il pavimento. 2 serbatoi in salone, 2 serbatoi a prua.
1 serbatoio carburante ca. 380 l Il serbatoio è integrato nel pianale sotto il pavimento nel salone.
1 cassa acque nere I ca. 70 l
1 cassa acque nere II ca. 70 l
1 cassa acque nere III ca. 70 l
1 bombola gas (opzione) ca. 3 kg

1.1.6 Punti di sollevamento per gru, attacchi per alaggio e trasporto

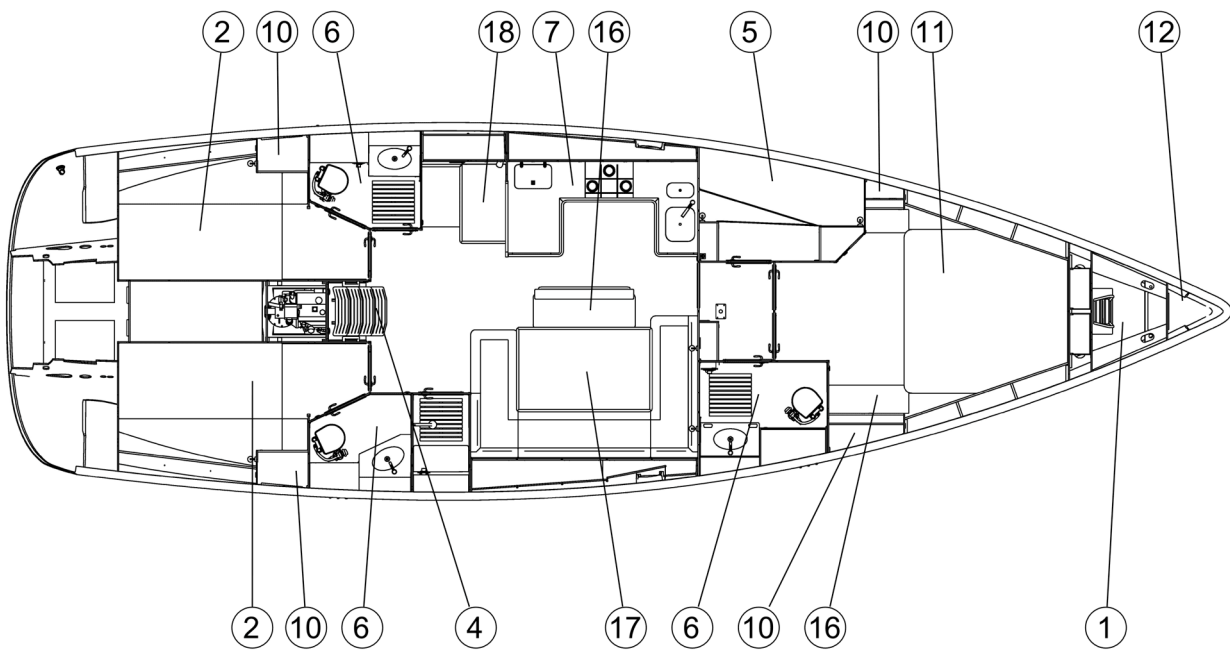
Prudenza La cinghia posteriore si trova in prossimità del sail-drive.
La cinghia posteriore dovrebbe trovarsi fra l'albero e la chiglia, la cinghia anteriore prima della chiglia.

1.2 Piano generale

1.2.1 Piano dell'alberatura e piano velico

Nota bene
Le misure di riferimento dell'avvolgifiocco sono riportate sul foglio illustrativo accluso all'imballaggio dell'avvolgifiocco.

	Condizione di gestione minima (m_{MOC}) chiglia standard / chiglia profonda	**Stato di spostamento caricato (m_{LDM}) chiglia standard /** chiglia profonda
STIX	45,348 / 45,553	45,103 / 45,246
Angolo di sparizione (gradi)	115,93 / 116,34	113,62 /113,93

1.2.2 Piano della coperta

1	Fanali di prua (rosso/verde)	Navigation light
2	Musone dell'ancora	Bow fitting
3	Pulpito di prua	Bow pulpit
4	Draglia (battagliola)	Guard lines
5	Bocchettone serbatoio acqua dolce	Water inlet
6	Gavone dell'ancora	Anchor chain bail
7	Galloccia d'ormeggio	Mooring cleats
8	Candeliere	Stanchion
9	Toe ferroviario	Toe rail
11	Base del candeliere	Stanchion base
13	Bocchettone serbatoio carburante	Fuel inlet
14	Passo d'uomo	Op. hatch
16	Hatch gamma	Porthole working range
17	Spinnakerwinde (opzionale)	Spinnaker winch (option)
18	Landa della sartia	Main shrouds
19	Salpaancora elettrico (opzionale)	Electric windlass (option)
20	Plotter	Chart plotter
21	Torna box con barra d'emergenza + estintore d'incendio	Locker with emergency tiller + fire extinguisher
22	Rotaia genoa	Genoa track
23	Tavolo pozzetto	Cockpit table
24	Deck Organizer	Decksorganizer
26	Terminale	End piece of rail
27	Deck scarico serbatoio acque nere	Deck suction waste water
29	Winch scotte genoa	Genoa winch
30	Stopper	Stopper
31	Winch per drizze	Halyard winch
32	Manica a vento	Ventilator
33	Passacavo (opzionale)	Cable penetration (option)
34	Passo d'uomo scorrevole	Sliding hatch
35	Companion modo	Companion way
36	Pulpito di poppa (di sinistra)	Aft port push pit
37	Pulpito di poppa (di dritta)	Aft starboard push pit
38	Landa del paterazzo	Backstay chain plate
39	Passacavo	Penetration toe rail
41	Appigli tientibene	Hand hold
42	Fanale di coronamento	Stern light
43	Pompa di sentina manuale	Hand operated bilge pump
44	Presa elettrica in banchina 230 V	Shore socket 230 V
49	Ruota del timone	Steering wheel
50	Doccetta esterna (cabina di pilotaggio)	Shower (Cockpit)
54	Footblock - porto/tribordo	Footblock -port/starboard
55	Quadro strumentazione motore	Engine panel
56	Cockpit finestra	Cockpit port light
58	Di transito ferroviario, entrambe le parti (opzionale)	Railing gate away (option)

1.2.3 Einrichtungsplan

1.2.3 Piano degli allestimenti

1	Vela storage	Sails hold
2	Cabina matrimoniale	Double bed
4	Companion di via	Companion way
5	Cuccetta pilota	Pilot bunk
6	Doccia/ Servizi igienici in camera	Shower room
7	Cucina	Kitchen
10	Armadietto	Hanging locker
11	Cabina matrimoniale	Double bed
12	Gavone	Chain locker
16	Panchina	Bench
17	Posti a sedere	Seating
18	Navigazione sedile	Navigation seat

1.3 Sistema propulsivo

1.3.1 Velatura

Sullo yacht a vela Bavaria Cruiser 50 sono previste di serie le seguenti vele:

Randa standard	**ca. 67 m²**
Randa (interamente steccata)	**ca. 67 m²**
Genoa avvolgibile 107%	**ca. 60 m²**
Gennaker	**ca. 186 m²**

Cruiser 50	**P**	**E**	**I**	**J**
Alu Mast	**18520 mm**	**6170 mm**	**19500 mm**	**6100 mm**

1.3.2 Armamento

Albero: profilo LM, rastremato; doppio ordine di crocette acquartierate verso poppa (18°); 2 drizze, amantiglio tangone e amantiglio del boma; vang con attrezzatura**.**
Boma: profilo LM; tesa-base; 2 borose di terzaroli; occhiello per scotta randa; occhiello per vang.
Manovre fisse (1 x 19 fili, materiale 4401[acciaio inox, FB]), comprendono:

Strallo con lunghezza maggiorata(avvolgifiocco)	1	Sartia bassa	2
Paterazzo	1	Sartia alta	2
Terminale di sartiame con il ranuncolo	1	Sartia media	2

Manovre correnti
Attestate sull‘ albero:
drizza randa
drizza genoa
amantiglio del boma

Attrezzatura gennaker (opzione)
– gennaker spi (inclusa)

Attestate sul boma: 2 borose di terzaroli; 1 tesa-base.

Si rimanda inoltre alle istruzioni per la regolazione d’assetto fornite dal costruttore.

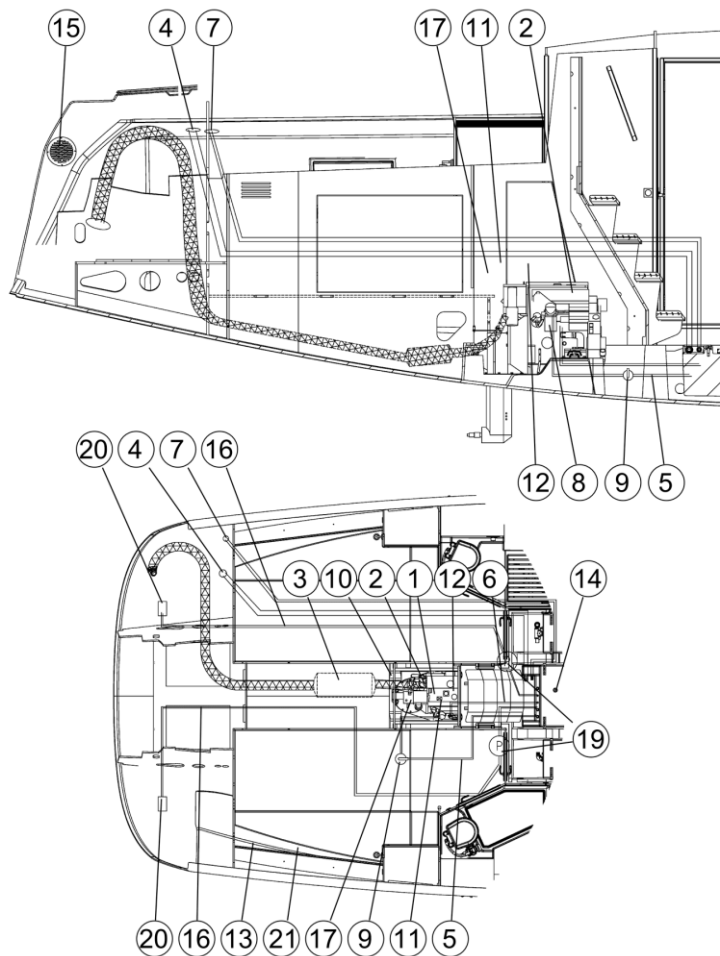
Attenzione
Prima di ogni crociera: controllare i cavi, le manovre, gli arridatoi delle sartie e le coppiglie. Assicurare la tenuta delle coppiglie con nastro adesivo oppure piegandole. Cambiare i dadi danneggiati o deformati.

1.3.3 Motorizzazione, vano motori, trasmissione, elica

Sullo yacht è installato un motore diesel entrobordo con albero e elica a pale fisse. Il vano motore è separatodal soggiorno da una paratia in compensato ed è isolato acusticamente. Al vano motore si accede:

dal portello situato sotto la scaletta di ingresso sottocoperta,
dalla paratia smontabile che dà sulle cabine di poppa situate ai lati, dietro il motore.

Il motore viene raffreddato attraverso via un tubo dell'acqua di raffreddamento del separat.

Installazione Motore

1	Motore Volvo	Motor Volvo
2	Sistema di scarico del motore	Engine exhaust system
3	Marmitta e colletore acqua	Exhaust water lock
4	Serbatoio carburante	Fuel tank filling hose
5	Collettore di aspirazione carburante	Engine fuel intake
6	Ritorno carburante	Feedback fuel
7	Sfiato serbatoio	Fuel tank ventilator
8	Filtro carburante	Fuel filter
9	Valvola carburante	Fuel cock
10	Sfiato	Ventilation
11	Valvola di vuoto	Vacuum valve
13	Quadro motore	Engine panel
14	Indicatore livello carburante	Fuel gauge
15	Ventilazione del vano motore	Ventilation fitting
16	Riscaldamento fornitura	Heating fuel intake
17	Acqua / mare gallo Motor	Water filter
19	Pompa di calore	Heating pump
20	Riscaldamento	Heating system
21	Motore di cavi di controllo	Engine control cables

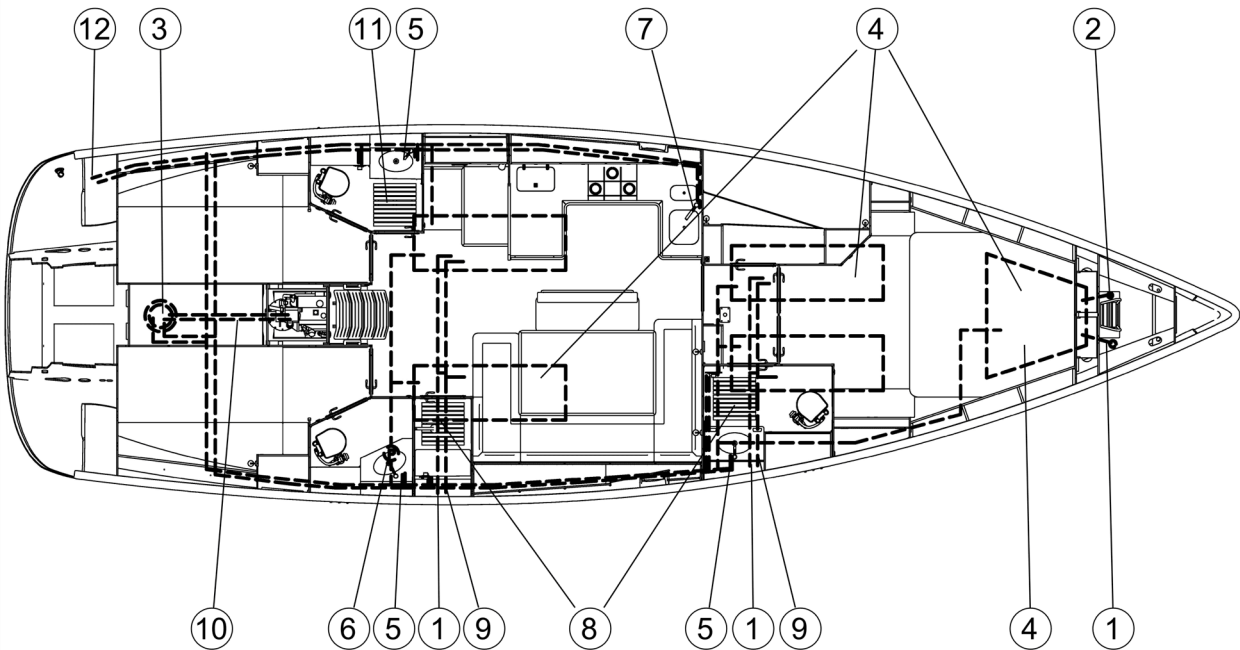
2. Impianti e circuiti

2.1 Serbatoi e tubazioni dell'impianto idraulico

2.1.1 Circuito acqua dolce, acqua potabile, acqua fredda

Lo yacht dispone di 4 serbatois dell'acqua dolce con una capacità di ciascuno 140 l e serbatoi dell'acqua dolce optional con una capacità di 150 l a prua. I bocchettoni di riempimento dei serbatoi, contraddistinti da un tappo di chiusura, sul ponte lato della dritta del pozzetto e a prua in prossimità del vela storage. L'acquaviene prelevata per mezzo di un tubo flessibile e condotta alla pompa autoclave per la distribuzione dell'acqua dolce in pressione.

La pompa autoclave per la distribuzione dell'acqua dolce in pressione, collocata nel bagno, serve ad alimentare l'intero circuito dell'acqua fredda. Il suo funzionamento può essere interrotto chiudendo tutti i rubinetti. Se la pompa continua a funzionare nonostante siano stati chiusi bene tutti i rubinetti, è necessario verificare che non ci siano perdite dalle tubature. La pompa è protetta da un filtro che deve essere controllato con regolarità e, se necessario, anche pulito.

Componenti:

C 50		
1	Boccetone riempimento serbatoio	Deck plate (inlet)
2	Sfiato serbatoio	Tank ventilation
3	Boiler	Water heater
4	Serbatoio acqua dolce	Fresh water tank
5	Lavello	Basin
6	Pompa acqua dolce	Fresh water pump
7	Lavello	Sink
8	Doccia	Shower
9	Serbatoio di ventilazione	Tank venting
10	Collegamento del motore	Engine connection
11	Doccetta	Shower
12	Doccetta esterna (cabina di pilotaggio)	Shower (cockpit)

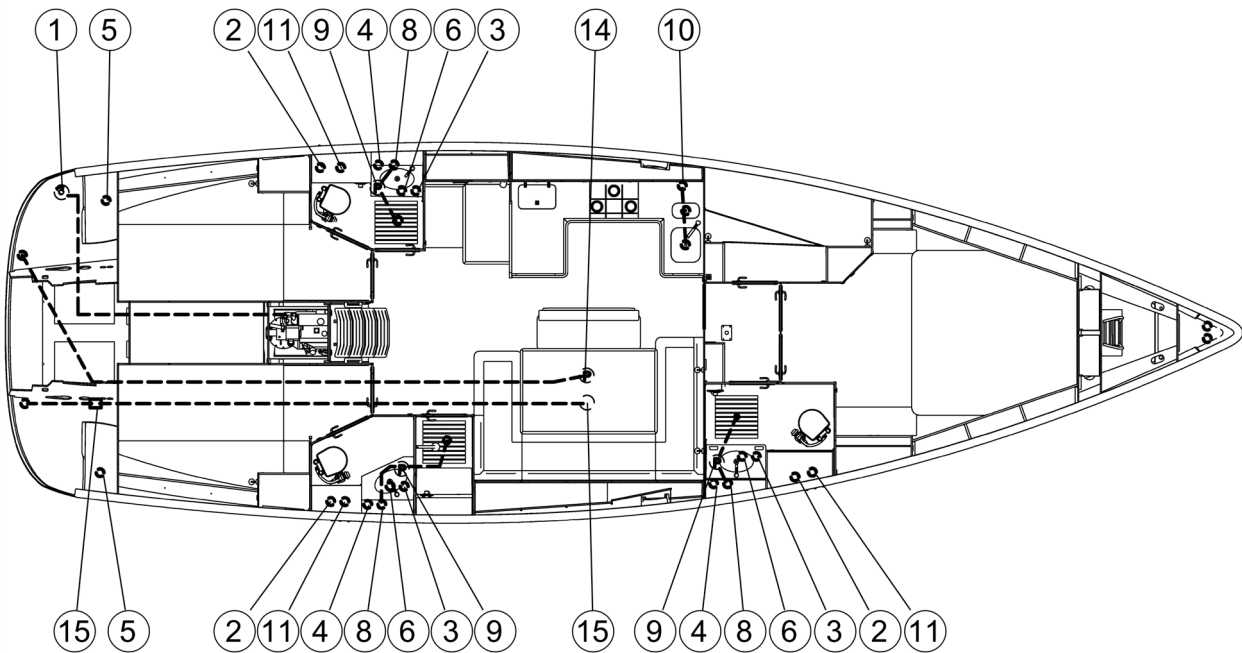
Nota bene
Cambiare di tanto in tanto l‘acqua contenuta nei serbatoi. Utilizzare inoltre prodotti per la depurazione dell’acqua attualmente in commercio.

2.1.2 Circuito acqua di mare

L’acqua di mare viene impiegata in due circuiti: 1. Scarico wc; 2. Circuito raffreddamento motore (v. punto 2.9).

2.1.3 Impianto igienico v. istruzioni per l‘uso allegate

Attenzione!
Se lei lascia la barca chiudere le valvole di presa a mare.

Componenti dell‘impianto igienico:

C 50		
1	Apertura motore	Outlet engine
2	Ventilazione del cassa liquami	Waste water tank ventilation
3	Aspirazione sciacquone	Suction toilet flushing
4	Lavabo scarico	Wash basin drain
5	Riscaldamento di scarico (opzionale)	Heating drain (option)
6	Scarico liquami	Waste water drain
8	Pompa elettrica doccia valvola di scarico	Electric shower drain pump valve
9	Scarico pompa doccia el.	Electric shower drain pump
10	Uscita lavello	Sink drain pump
11	Il ponte esaurisce	Deck exhaust
14	Pompa di sentina el.	Electric bilge pump
15	Pompa di sentina manuale	Hand operated bilge pump

2.2 Serbatoio e condotti del carburante

Serbatoio

Sotto il pavimento nel salone, si trova il serbatoio del gasolio in resina sintetica, con una capacità di 380 l. Il serbatoio viene riempito attraverso un bocchettone Situato sotto la piastra inferiore pozzetto e contraddistinto da un tappo di chiusura chroma con la scritta FUEL.
I condotti di alimentazione sono realizzati in materiale flessibile antifiamma, in conformità alla norma ISO 7840. Lo sfiato del serbatoio è rialzato fin sopra il ponte di coperta.

Alimentazione del motore

L'alimentazione avviene per mezzo di un condotto di aspirazione collocato all'estremità del serbatoio. L'intero circuito, viste le sue ridotte dimensioni, è costituito da condotti flessibili antifiamma e comprende un pre-filtro separatore d'acqua, la pompa del carburante, un secondo filtro all'ingresso del motore e infine le tubazioni di ritorno del carburante. Davanti al serbatoio, nella cabina poppiera di dritta, si trova una valvola di intercettazione azionabile a mano.

Attenzione
Mantenere il carburante pulito è la premessa per un funzionamento ottimale del motore e del riscaldamento. Per questo è indispensabile controllare e pulire regolarmente il filtro separatore d'acqua.
Una volta all'anno il serbatoio del carburante dovrebbe essere svuotato e ripulito completamente.

Avvertimento
Per fare rifornimento di carburante:
- spegnere il motore, il riscaldamento e il fornello.

Mentre si sta facendo rifornimento:
- non fumare, non usare fiamme libere.

2.3 Sistema di governo

2.3.1 Descrizione del sistema

Il timone doppio profilato è liberamente sospeso e bilanciato in avanti. Viene governato dalle ruote del timone installate sulle colonnine nel pozzetto. La potenza viene trasmessa attraverso le bielle al braccio di leva del timone. Nel caso di installazione opzionale del sistema di autogoverno (pilota automatico), la trasmissione della forza necessaria avviene per mezzo di un motore elettrico.

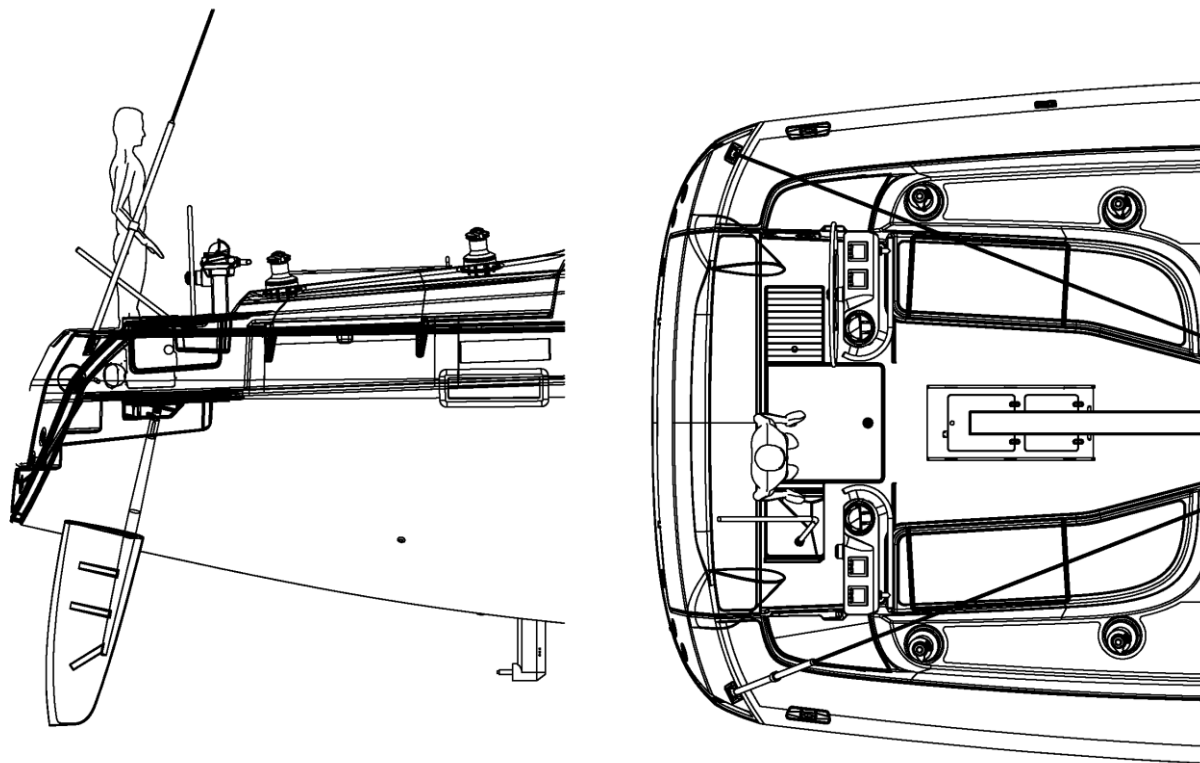
2.3.2 Pala del timone e cuscinetto

La pala del timone è profilata e costituita da un corpo in VTR in cui è inserito l'asse del timone, realizzato in Alluminio resistente all'acqua di mare. L'asse del timone è inserito in due cuscinetti mobili. Il timone è assicurato per mezzo di un dado fissato all'estremità dell'asse, mentre la barra di emergenza viene fissata al quadrello della testa dell'asse.

Attenzione
Controllare regolarmente che il dado sia ben fissato all'asse del timone e eventualmente stringerlo.

I cuscinetti utilizzati dalla **BAVARIA YACHTBAU** sono autoallineanti. Si tratta di componenti facilmente esposti a usura e devono quindi essere sottoposti a controlli e manutenzione periodici.

Attenzione
Accertarsi che il cuscinetto sia lubrificato con grasso resistente all'acqua (o protetto da teflon) da applicare sia fra l'asse e il cuscinetto, sia fra il cuscinetto e la sua sede. Eventuale gioco dell'asse deve essere eliminato regolando il cuscinetto superiore. L'asse tuttavia non deve avere gioco ma nemmeno essere troppo rigido.

Sulla ruota del timone è installato un freno che può essere attivato girando il relativo comando. Importante Non dimenticare mai e controllare ripetutamente che il freno non sia azionato durante il funzionamento, soprattutto se si sta navigando con pilota automatico, per non sforzare inutilmente il motore elettrico.
Il basamento del sistema di governo è integrato in coperta. La colonna di controllo è un regolatore meccanico. Si trasmette la forza attraverso la biella al braccio della leva sul timone.Si consiglia di controllare più volte i cavi regolandone, se necessario, la tensione.

2.4. Pompe e tubazioni dell‘impianto esaurimento sentina

Il gavone dell’ancora è a tenuta stagna. L’acqua accumulatasi viene drenata direttamente fuoribordo attraverso due aperture.
Tutti gli yacht BAVARIA sono dotati di pozzetto autosvuotante: l’acqua imbarcata nel pozzetto defluisce attraverso l‘ombrinale grazie all’assetto appoppato dell’imbarcazione.

2.4.1 Descrizione dell‘impianto esaurimento sentina

Ai Yacht di **BAVARIA** la cabina di pilotaggio stesso è aggotta. L'inoltre una la possibilità di aggotta l'acqua consiste nell'interno del yacht. Entrambi i passini sono nella Sentina nel luogo il più profondo nella gamma giusta. Le paratie di suolo nella fiera sono collegate dalle perforazioni, in modo che col collasso di acqua possibile entrambe le pompe possono essere usate. Il baillines sono spostati per mezzo di il tubo dopo a poppa allo specchio (il prelievo).

La cabina di pilotaggio aggotta è fatto dal passaggio allo specchio.

Nella scatola di ancorare sono su entrambi le aperture di sentina di lati, che sono coperto con uno schermo. In più il suo yacht è equipaggiato con una mano una pompa primaverile come pure una pompa di sentina elettrica (il conseguimento 33 l/min.).

Con occupazione della pompa della molla della mano la leva di pompaggio della pompa deve essere estratta. La procedura della molla è fatta pompando i movimenti.
La pompa di sentina elettrica è cominciata dalla manipolazione dell'interruttore simbolicamente marcato al pannello. - prima in tutti i casi interruttore anche principale accende –

Raccomandiamo per usare la pompa di sentina elettrica soltanto con lavorare di macchina; il conseguimento pieno della pompa di sentina elettrica sarà poi raggiunto.
Il bugliolo è uno strumento validissimo per eliminare l'acqua imbarcata. Dovrebbe essere tenuto sempre a portata di mano, nel gavone.

Avvertenza
In caso di collisione con oggetti galleggianti, la portata complessiva delle pompe potrebbe non essere sufficiente a eliminare l'acqua imbarcata. Se mai si dovesse verificare un caso del genere, chiudere la via d'acqua dall'esterno con una vela.

Attenzione
Nel caso di allontanamento dalla barca, chiudere le valvole di presa a mare. Nei vani più nascosti (ad esempio nel bagno) le valvole di presa a mare dovrebbero essere aperte solo all'occorrenza.

Chiusura delle via d'acqua
Nel caso in cui una valvola di presa a mare o un'apertura nello scafo sia danneggiata, si consiglia di applicare dei tappi in legno morbido il cui diametro venga adattato alle diverse misure delle aperture in_modo da consentire una tenuta stagna.

Nota bene
Per quanto riguarda le valvole a sfera è facile riconoscere se sono aperte o chiuse.
CHIUSO: la leva è perpendicolare al tubo o al flessibile.
APERTO: la leva è allineata al tubo o al flessibile.
Consiglio per la manutenzione
Controllare regolarmente la tenuta ermetica delle aperture nello scafo. Stringere i premistoppa delle valvole e controllare che le fascette dei tubi flessibili siano ben fissate.

Componenti dell'impianto di sentina:
v. figura 2.1.3

2.5. Impianto elettrico

2.5.1 Rete di corrente alternata (230 Volt) (opzione)

Lo yacht è provvisto di una presa elettrica in banchina (opzione) che, durante la permanenza in porto, consente di alimentare la rete di bordo. La presa, fornita di spina a norma CEE, è installato al posto di Motore pannello di tribordo del yacht. La corrente elettrica viene immagazzinata in un'unità di collegamento a terra collocata nel pannello elettrico presso il tavolo da carteggio.

2.5.2 Rete di corrente continua (12 Volt)

Tutte le utenze di bordo vengono alimentate dalla rete di corrente continua a 12 V. L'imbarcazione è provvista di un interruttore generale collocato nel pannello elettrico sopra il tavolo da carteggio. La corrente viene ripartita per mezzo di un quadro elettrico di distribuzione situato presso il tavolo da carteggio. Le scritte accanto agli interruttori si riferiscono alle diverse utenze.

Nel quadro elettrico sono riuniti tutti gli interruttori delle utenze a 12 V. Ciò rende quindi possibile attivare separatamente gli interruttori a gruppi, contrassegnati da un simbolo e, a volte, da una scritta. Alcuni interruttori sono predisposti per accogliere utenze successivamente installate. L'autoveicolo connettori piatti sono disposti sul dorso del pannello.

2.5.3 Gestione dell'impianto e sue peculiarità

La combinazione di una rete di bordo di corrente continua ed una di corrente alternata presuppone una competenza specifica ma, in compenso, consente un comfort maggiore.

- Assicura che la sua spina di CEE standardizzata è compatibile con le fasi della presa di spina di terra.
- Il Controllo e rinnova regolarmente la condizione di logorio dell'anodo subacqueo dell'equalizzazione potenziale.

Caricare le batterie

Le batterie non necessitano di grande manutenzione e hanno una lunga durata.
Sono caricate per mezzo del raddrizzatore a diodi e dell'alternatore del motore. Per essere sempre sicuri di avviare il motore, la batteria di avviamento deve essere caricata sempre per prima.

Utenze di corrente alternata

La presa con contatto di terra (opzione) del Pannello di distribuzione è pensata per poter eseguire piccole riparazioni in porto con apparecchiature elettriche. Le prese di spina ulteriori (opzione) sono nelle aree di gabinetto, la dispensa e allo scaldacqua.

Utenze di corrente continua

I circuiti elettrici principali sono:
- Fanali di navigazione
- Strumentazione del motore
- Cablaggio radio VHF (opzione)
- Utenze
- Pompe di sentina
- Indicatori livello serbatoi
- Apparecchiature elettriche

La fanaleria di navigazione ha la precedenza assoluta. Se dovesse verificarsi una diminuzione di erogazione di corrente, causata da un mal funzionamento nella distribuzione, come prima cosa si devono disattivare tutte le utenze secondarie. Tenendo in funzione il motore anche durante la navigazione sotto vela è possibile riportare le batterie al livello di carica desiderato per poter poi alimentare le utenze successive in ordine di importanza.

2.5.4 Indicazioni importanti sulla rete di corrente continua (12 Volt)

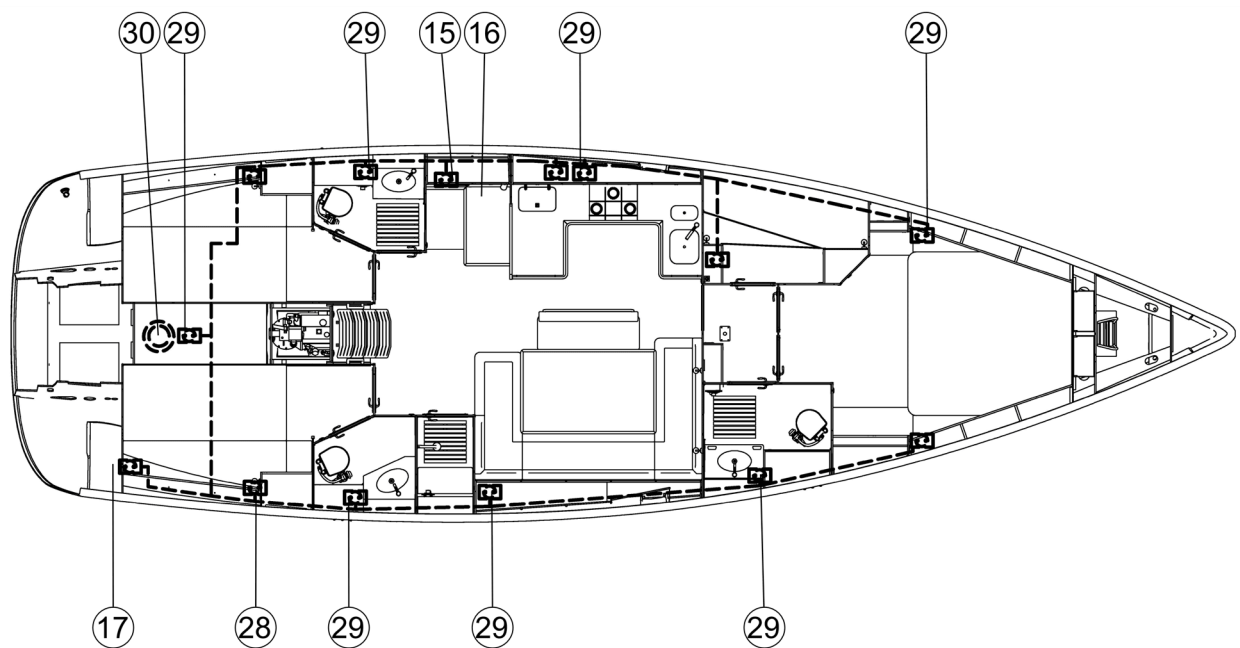
MAI

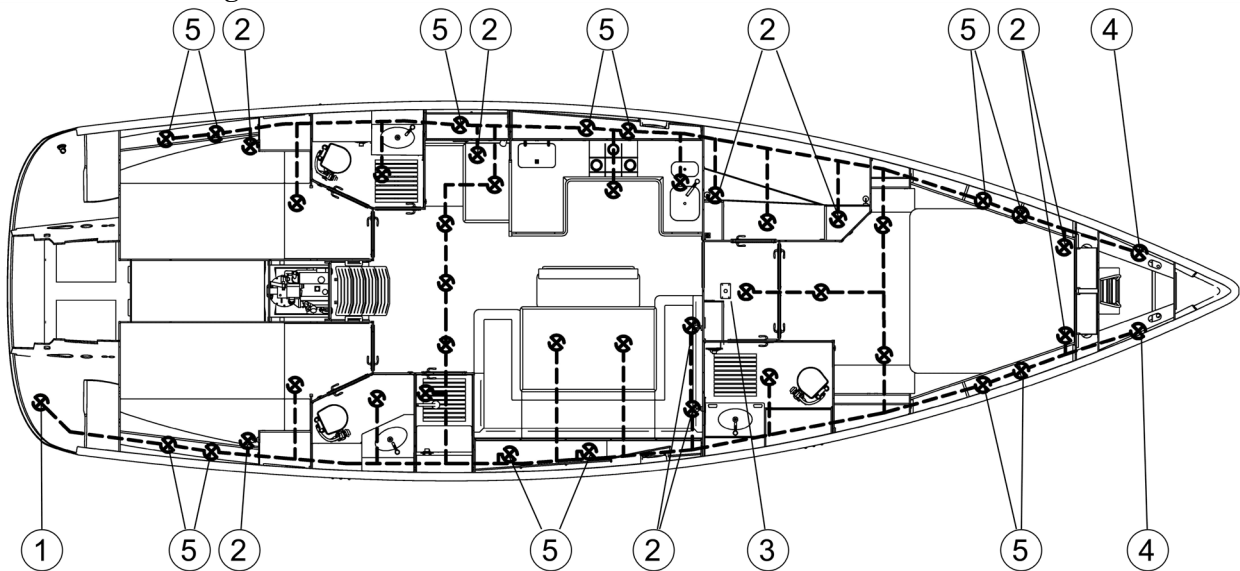
a. Lavorare sugliimpianti elettrici quando sono alimentati.
b. Modificare l'impianto elettrico principale o altri impianti elettrici importanti: varianti e manutenzioni devono essere effettuate solo da personale qualificato.
c. Alterare o modificare l'amperaggio previsto o i dispositivi di protezione.
d. Installare o sostituire strumenti o dispositivi con componenti che abbiamo amperaggio diverso o superiore a quello previsto dal circuito.
e. Lasciare l'imbarcazione incustodita con l'impianto elettrico acceso con l'eccezione della pompa sentina automatica, dell'impianto antincendio e dei circuititi allarme.

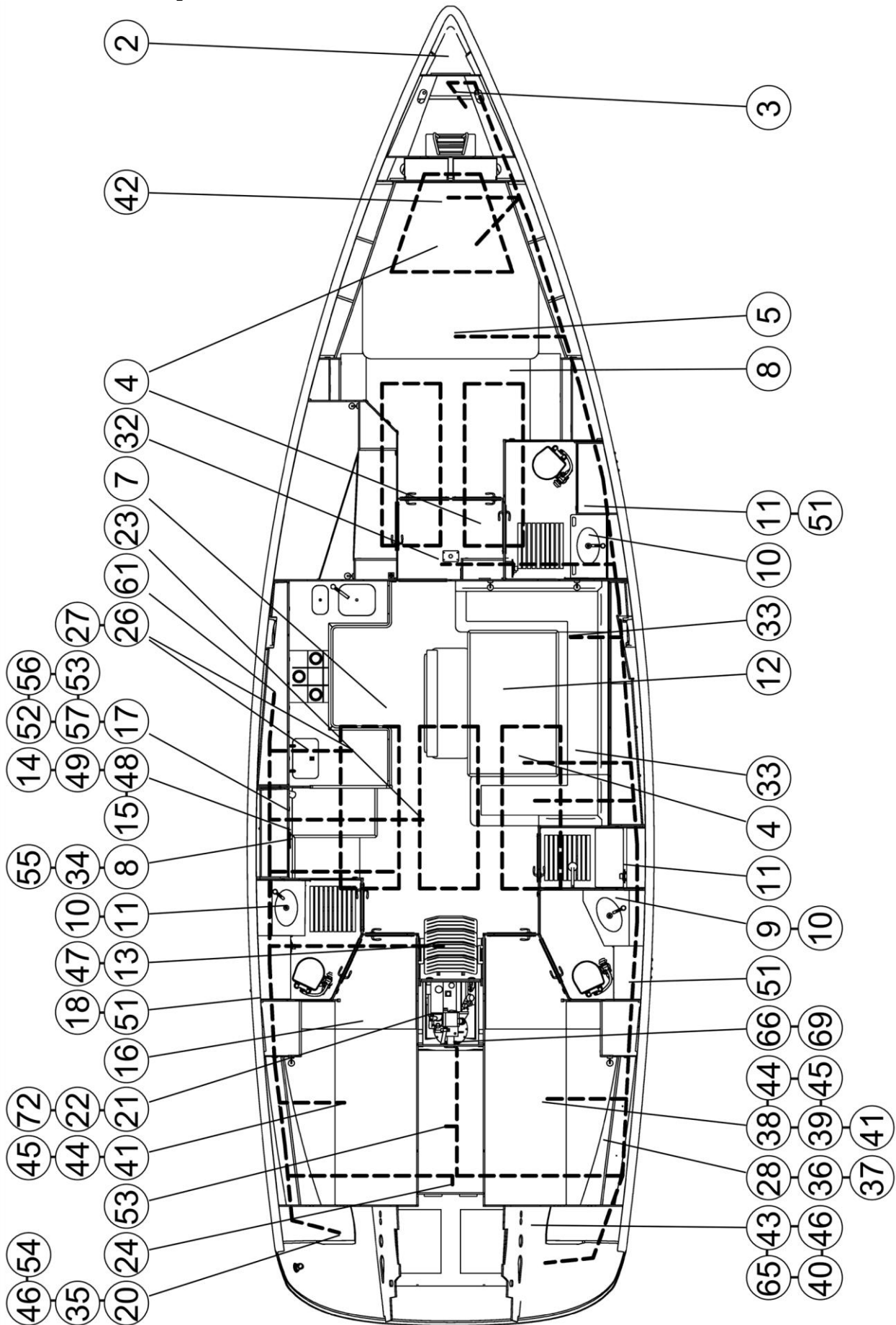
2.5.5 Importanti indicazioni sulla rete di corrente alternata (230 Volt/ 115 Volt) (opzione)

a. Mai lavorare sugli impianti elettrici quando sono alimentati.
b. Non modificare l'impianto elettrico dell'imbarcazione. Nuove installazioni, varianti e manutenzioni devono essere effettuate da tecnici specializzati. Controllare gli impianti almeno ogni due anni.
c. Scollegare la presa in banchina quando il sistema AC non è in uso e mentre funziona al sistema elettrico.
d. Collegare corpi metallici di impianti elettrici installati all'impianto di protezione principale dell'imbarcazione:
e. Usare un doppio isolamento o collegare a terra tutti i dispositivi elettrici di bordo.
f. AVVISO: non mettere mai il cavo di alimentazione dalla banchina in acqua. Il campo elettrico può causare ferite o la morte di chi si trovasse in acqua nelle vicinanze.
g. AVVISO: come minimizzare shoch e rischio incendio:

- Mettere su off l'interruttore Shore-Power (corrente 220v da banchina) della barca prima di collegare o scollegare il cavo 220V dalla banchina.
- Collegare il cavo banchina con la presa sulla barca prima di prendere corrente dalla colonnina in banchina.
- Chiudere bene il coperchio della presa 220V sulla barca.
- Non alterare/modificare il cavo 220v banchina usare solo cavi idonei.

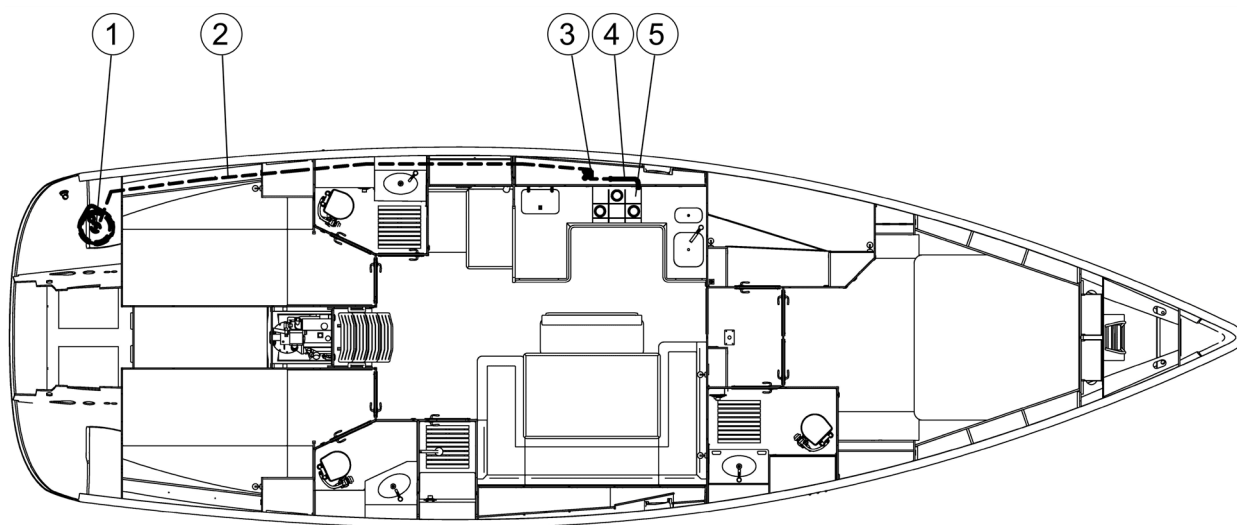
2.5.6 Distribuzione delle apparecchiature elettriche:
230 Volt:

15	Pannello elettrico	Electric panel
16	Caricabatteria	Charger
17	Fusibile	Fuse
28	Presa elettrica in banchina 230 V	Shore socket 230 V
29	Zoccolo 230 V	Socket 230 V
30	Boiler	Boiler

Luce / luci di navigazione:

1	Fanale di coronamento	Stern light
2	Lampada alogena	Halogen bulb
3	Top luce (albero)	Top light (mast)
4	Bow luce	Bow light
5	Costruito in / sotto-LED	LED

Distribuzione della posta - Attrezzature 12 Volt:

2	Salpaancora elettrico	Windlass
3	Comando salpaancora	Windlass switch / connection
4	Indicatore livello acqua dolce	Fresh water gauge
5	Trasduttore ecoscandaglio/ Trasduttore solcometro (log)	Through-hull depth sounder/ Speedometer
7	batteria interna (opzionale)	Board battery (option))
8	Interruttore principale consumatore / Elica (opzionale)	Main switch (board/ bow thruster – option)
9	Pompa autoclave acqua dolce	Fresh water pump
10	Pompa doccia (opzionale)	Shower drain pump (option)
11	Pressostato pompa doccia (opzionale)	Shower pump switch (option)
12	Pompa di sentina elettrica	Bilge pump
13	Gruppo batterie	Batteries group (engine battery 88 Ah)
14	Caricabatteria	Battery charger
15	Pannello elettrico	Electric panel 301/ 302
16	Interruttore principale (engine/consumer)	Main switch (engine; generator)
17	Pilota automatico – opzione	Computer autopilot (option)
18	Bussola – opzione	Compass autopilot (option)
20	Ripetitore strumentazione – opzione	Motor autopilot (option)
21	Motore auto - opzione	Engine starter
22	Avviamento motore	Rectifier
23	Rivelatore	Fuel gauge
24	Boiler – opzione	Water heater (option)
26	Frigorifero elettrico	Refrigerator
27	Unità di raffreddamento	Ice box
28	Shore presa 230V	Shore socket 230 V
32	Penetrazione del cavo	Mast light cable penetration
33	Altoparlante – opzione	Speaker (option)
34	Radiofonica – opzione	Radio (option)
35	Antenna radiofonica – opzione	Radio antenna (option)
36	Quadro strumentazioni motore	Motor panel
37	Calibro del carro armato	Fuel gauge
38	Unità di tridata	Tridata panel
39	Calibro del vento	Wind panel
40	Unità 6001 – opzione	Autopilot 6001 panel (option)
41	Bussola	Compass
42	Motore dei propulsori dell'arco - opzione	Bow thruster motor (option)
43	Unità dei propulsori dell'arco – opzione	Control bow thruster motor (option)
44	Unità del winsh dei genua – opzione	Genoa winch control panel (option)
45	Motore del winsh dei genua – opzione	Genoa winch motor (option)
46	Riscaldatore – opzione	Heating system (option)
47	Pompa del carburante del riscaldatore – opzione	Air heater- diesel pump (option)
48	Termostato del riscaldatore – opzione	Air heater thermostat (option)
49	Calibro del riscaldatore – opzione	Air heater (option)
51	Calibro del carro armato delle acque di rifiuto	Waste water gauge
52	Fusibile	Board fuse
53	Map plotter - opzione	Chart plotter (option)
54	Antenna di GPS	GPS antenna (option)
55	Relay Autopilota opzione	Relay autopilot(option)
56	Carica batteria di backup	Charger fuse(option)
57	Relay verricello	Relay windlass
61	Forno a microonde – opzione	Microwave oven (option)
65	RCD	fuse
66	Ventilatore del motore	Engine vent
69	anodo a massa	Anode
72	Blocco di massa	Earth engine

2.6 Impianto del gas liquido

L’impianto del gas per il piano cottura è stato installato secondo la norma europea EN 10239. Il certificato di conformità è allegato al presente manuale.
La tubazione del gas, che dalla bombola standard (da 3 kg) conduce ai fornelli, è in rame ed ha un diametro di 8 mm. La bombola è installata in un gavone autosvuotante integrato in coperta e collocato nella parte poppiera del pozzetto. Tutte le tubazioni del gas sono installate in conformità alle severe norme tedesche. Sui tubi flessibili di collegamento fra la bombola esterna e la tubazione rigida in rame, così come fra questa e i fornelli, è stampata la data di scadenza, al termine della quale, i tubi flessibili devono essere sostituiti.
La valvola di riduzione della pressione che si trova nel gavone della bombola del gas ha una pressione di collegamento di 30 mbar. La portata è di 1 kg all’ora.

2.6.1 Componenti:

C 50		
1	Bombola gas con valvola di riduzione	Gas tank with valve
2	Tubazione in rame	Copper tube
3	Valvola gas a sfera	Gas stop valve
4	Tubo flessibile	Rubber hose
5	Piano cottura e forno	Gas stove with oven

2.6.2 Funzionamento
Gli impianti del gas richiedono accuratezza. Per questo è necessario attenersi alle seguenti procedure:

Attenzione
- aprire la valvola di intercettazione nel gavone della bombola.
- aprire la valvola relativa al piano di cottura.
- premere una delle valvole del fornello e accendere il gas.
- tenere premuto fino a che il dispositivo di protezione mantiene acceso il gas.

Attenzione
Per chiudere, osservare la seguente procedura: prima chiudere la valvola nel gavone della bombola e poi quella in cambusa.

PRUDENZA:
- non usare soluzioni contenenti ammoniaca per controllare le tubazioni.
- non usare mai una fiamma aperta per verificare se ci sono perdite.
- non fumare o usare fiamme aperte, quando si collega o si sostituisce la bombola del gas.

Ancora alcune indicazioni per un utilizzo sicuro dell'impianto del gas:
- quando non si adopera il fornello, e comunque in caso di allarme, chiudere le valvole delle tubazioni di erogazione del gas e della bombola.
- prima di aprire la valvola della bombola chiudere quelle del fornello.
- controllare regolarmente che non ci siano fughe di gas nell'impianto. Controllare ogni punto di raccordo usando acqua saponata o soluzioni e saponi detergenti. Le valvole del fornello, durante questa operazione, devono essere chiuse mentre quelle della bombola e dell'impianto aperte.
- se si appurano perdite, chiudere la valvola della bombola e, prima di utilizzare nuovamente il fornello, fare controllare l'impianto da un esperto.
- arieggiare bene i locali: le fiamme bruciano ossigeno. Non utilizzare il fornello per riscaldare il salone.
- non ostruire l'accesso alle componenti dell'impianto del gas.
- chiudere le valvole della bombola vuota e staccarla dall'impianto. Tenere a portata di mano il coperchio e il tappo di chiusura.
- non utilizzare il gavone della bombola del gas per stivare altre attrezzature.
- se il fornello è acceso, non lasciare mai lo yacht incustodito.
- controllare regolarmente, almeno una volta all'anno, i tubi flessibili dell'impianto del gas e sostituirli se regolarmente
- in caso di sostituzione del fornello si deve controllare che quello nuovo funzioni con la stessa pressione.
- controllare elementi almeno una volta l'anno e sostituirle se danneggiate o usurate.

Quando si utilizza la stufa: Fan e boccaporti aperti. La stufa non dovrebbe essere considerato come il riscaldamento può essere utilizzato.

2.7 Misure antincendio
Nella costruzione dello yacht si è prestata particolare attenzione all'eliminazione delle fonti di incendio. In questa ottica sono stati scelti i materiali, definite le distanze fra la fiamma del fornello e le strutture circostanti, isolato il motore rivestendo le pareti divisorie del vano con materiale isolante ignifugo.

Il proprietario dello yacht dovrebbe preservare queste caratteristiche e osservare le seguenti indicazioni:

Attenzione
- mantenere pulita la sentina e controllare regolarmente se si avverte odore di carburante o gas all'interno dello yacht.
- non appendere tende svolazzanti in prossimità o sopra il fornello o altri apparecchi con fiamma aperta.
- non stivare materiale infiammabile all'interno del vano motore. Nel caso in cui si depositi materiale non infiammabile fissarlo in modo che non urti l'impianto del motore o ostruisca l'accesso al vano.
- Osservare le prescrizioni nazionali di apparecchiature per attrezzature antincendio.

Per prevenire l'incendio, l'armatore e l'equipaggio possono dare il proprio contributo attenendosi alle seguenti indicazioni:

Non fare mai:
- ostruire gli accessi alle uscite e ai passi d'uomo.
- modificare i dispositivi di sicurezza, quali ad esempio le valvole del carburante e del gas e gli interruttori dell'impianto elettrico.
- apportare modifiche all'imbarcazione (soprattutto se si tratta dell'impianto elettrico, del carburante o del gas).
- lasciare l'imbarcazione incustodita se sono in funzione il fornello e/o il riscaldamento.

Non fare mai:
- usare lampade a gas
- riempire il serbatoio del carburante o sostituire la bombola del gas mentre il motore è in funzione o si sta usando il fornello o il riscaldamento.
- fumare mentre si sta maneggiando il carburante o il gas.

Il fornello in cambusa e il vano motori costituiscono le principali fonti di pericolo di incendio a bordo. Se dovesse verificarsi un incendio a bordo, nonostante siano state prese tutte le misure di sicurezza, sono a disposizione 3 estintori, collocati nei seguenti posti:

1. estintore a polvere inerte Cockpit spazio di archiviazione, capacità minima estinguente 13 A/89 B
2. estintore a polvere inerte nella tavola di grafico, capacità minima estinguente 13 A/89 B
3. estintore a polvere inerte nell'armadietto nella dispensa, capacità minima estinguente 13 A/89 B

Sarà inoltre corredata di: una leggera **coperta estinguente,** costituita da tessuto in fibra di vetro, particolarmente efficace in incendi causati, ad esempio, da surriscaldamento dell'olio lubrificante.

E' compito dell'armatore:

- sottoporre gli estintori a controllo e manutenzione regolari.
- preoccuparsi di sostituire gli estintori al decorrere della data di scadenza o in seguito al loro utilizzo. Gli estintori sostitutivi devono avere almeno la stessa capacità estinguente di quelli da sostituire.

E' compito dell'armatore o dello skipper preoccuparsi di :

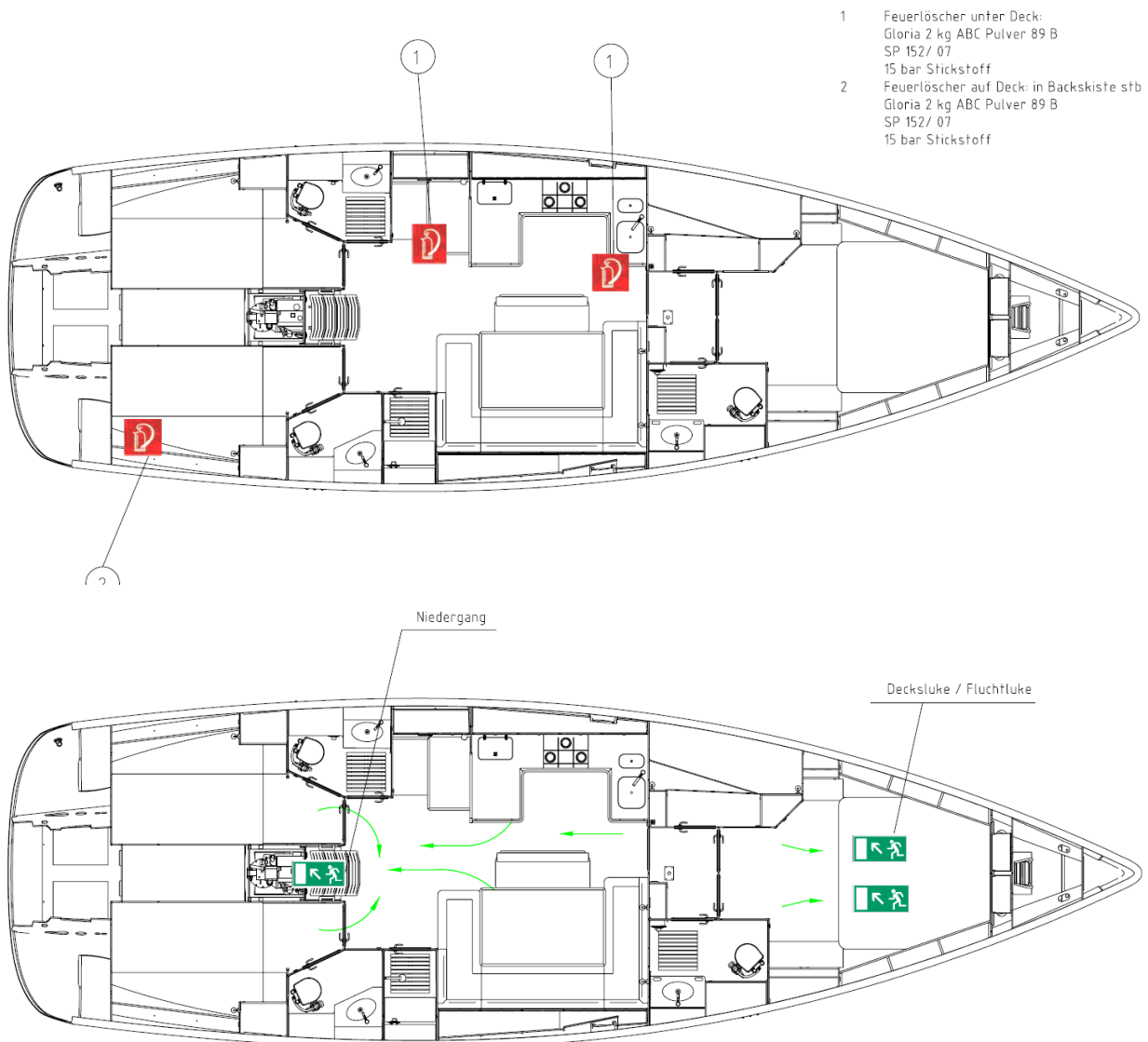
- **mantenere libero l'accesso agli estintori.**
- **istruire tutte le persone a bordo:**
- **sulla collocazione e sull'uso di estintori e coperta estinguente;**
- **sulla posizione e sul funzionamento dell'apertura per lo spegnimento dell' incendio nel vano motori;**
- **sull'uscita dal passo d'uomo di prua.**

Attenzione
Controllate regolarmente gli estintori!
Esercitatevi nelle operazioni antincendio!
Essere sempre accorti come un vero marinaio!

1 Feuerlöscher unter Deck:
Gloria 2 kg ABC Pulver 89 B
SP 152/ 07
15 bar Stickstoff

2 Feuerlöscher auf Deck: in Backskiste stb
Gloria 2 kg ABC Pulver 89 B
SP 152/ 07
15 bar Stickstoff

Niedergang

Decksluke / Fluchtluke

2.8 Ancora, ormeggio e rimorchio

L’ancora prodiera è un‘ancora ad aratro (o CQR [FB]), pesa circa 27 kg ed è zincata a caldo. E‘ considerata un’ancora con elevata capacità di tenuta. E’ collocata cadere nella prova di arco, pronta a salpare. La catena dell’ancora (opzione) ha una lunghezza di 50 m e un diametro nominale di 10 mm. Viene inserita nel Salpaancora, governato per mezzo di un comando a distanza.. Il comando a distanza viene inserito nel Capacità di memoria vela prima del suo utilizzo, mentre la pulsantiera è installata sul quadro di comando. Si dovrebbe sempre essere un recupero di uno o catene delle ancore di zappe utilizzati per ancorare l'argano per sollevare. Questo è quindi immessi sul cleat.

Si consiglia inoltre di tenere a bordo anche un‘ancora di poppa (eventualmente a marre abbattibili) e una cima di ormeggio e di traino di lunghezza sufficiente.

L’ancora di poppa ripiegabile (grappino a 4 marre) pesa 12 Kg, è zincata a caldo e viene trasportata, chiusa, fissata al pulpito di poppa, durante la navigazione. Ha uno spezzone di catena di 6 m di lunghezza e 7 mm di diametro, un cima in poliammide a 3 fili lunga 34 m e di 18 mm di diametro. Viene stivata nel gavone di sinistra.
La cima viene attestata alla galloccia di poppa.

Attenzione!
Sempre trainare o essere trainato a bassa velocità. Non superare la velocità di uno scafo di spostamento quando vengono rimorchiati artigianali.

Attenzione!
A trainare la linea quasi sempre essere fatta in modo tale che essa può essere svincolata quando sotto carico. Fissare trainare la linea a due coppie di bitte a prua.

Attenzione!
Si tratta del proprietario / operatori la responsabilità di garantire che le linee di ormeggio, rimorchio linee, catene delle ancore di (s), linee di ancoraggio e di ancoraggio (s) sono adeguati per le navi della destinazione d'uso, vale a dire delle righe o delle catene di non superare l'80% della rottura del rispettivo punto di forza. I proprietari devono anche prendere in considerazione ciò che l'azione quando sarà necessario garantire una linea di traino a bordo.

2.9 Circuito di raffreddamento del motore

Raffreddamento del motore

Il motore è provvisto di due circuiti di raffreddamento. L’acqua di mare entra attraverso il sail-drive, giunge allo scambiatore di calore e da qui viene spinta nel tubo di scarico. Insieme ai gas di scarico, dopo essere giunta nel silenziatore, viene espulsa dallo yacht attraverso il tubo di scarico collocato a poppa. Oltre a garantire così un perfetto funzionamento del motore, ne viene ridotta anche la rumorosità.
Tutti i raccordi del sistema sono fissati con fascette doppie in acciaio inox.

Attenzione
Controllare regolarmente i filtri delle prese a mare e pulirli a seconda delle condizioni delle acque in cui si naviga.
Prima di avviare il motore:
assicurarsi che la valvola di entrata dell‘acqua di raffreddamento sia aperta.
controllare che non ci siano perdite nel vano motori.
Mentre il motore è in funzione:
- controllare che l‘acqua di raffreddamento venga espulsa insieme ai gas di scarico.
Un‘ eventuale avaria del circuito di raffreddamento ad acqua di mare verrà segnalata da una spia luminosa e da un allarme acustico. In questo caso spegnere subito il motore e controllare il circuito.

2.10 Impianto dei gas di scarico

Lo yacht è dotato di un sistema di scarico bagnato (che espelle i gas di scarico unitamente all'acqua di raffreddamento, FB). Ciò implica che l'acqua di mare immessa nel collettore dei gas di scarico raffredda i gas qui presenti. La miscela così formatasi scorre poi verso il basso, confluisce in un silenziatore/ collettore d'acqua, attraversa il gavone di poppa a dritta della cabina poppiera, qui risale verso l'alto per poi essere espulsa di lato a poppa, al di sopra della linea di galleggiamento.
Il tubo di scarico flessibile è in gomma sintetica rinforzata internamente da una spirale in alluminio. E' termoresistente, ma solo limitatamente. L'apporto di acqua di mare quindi, non deve essere interrotto. I punti di raccordo del flessibile sono tenuti saldamente da due fascette.

Se l'apporto di acqua di mare dovesse essere interrotto, un sensore collocato all'interno del tubo flessibile emetterà un segnale acustico e luminoso. In questo caso il motore deve essere subito spento e non dovrà essere riavviato fino al ripristino del circuito (v. manuale di istruzioni del motore).

Attenzione
Si consiglia vivamente di controllare a intervalli regolari che l'acqua di mare venga espulsa attraverso il tubo di scarico.

2.11 Ventilazione
Per garantire una buona ventilazione di tutti i locali sono state prese le seguenti misure:

Gavone dell'ancora
Una certa ventilazione viene garantita dal foro di entrata della catena dell'ancora, collocato sulla chiusura due aperture per lo svuotamento.

Locale abitabile di prua/ salone
1 maniche a vento

Cabina di poppa
2 oblò apribili che danno sul pozzetto

Altro
1 manica avento, 12 oblò apribili, 17 passi d'uomo apribili.

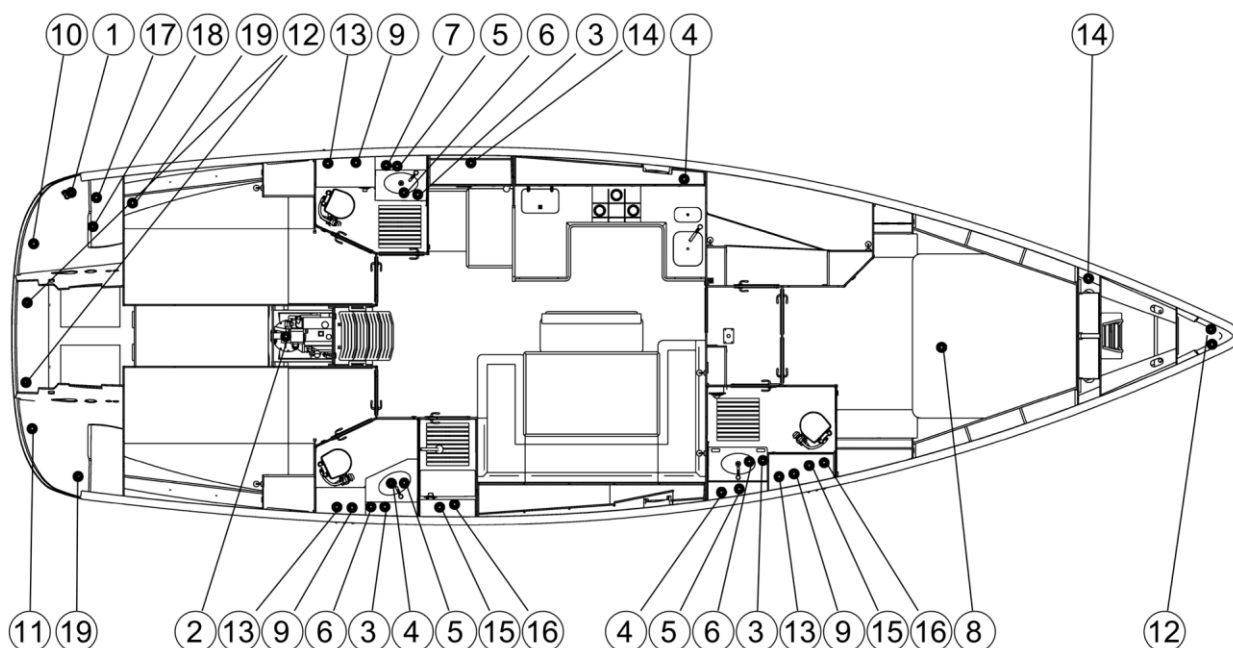
2.12 Aperture nello scafo, valvole di presa a mare
Le aperture collocate sotto la linea di galleggiamento sono potenziali punti deboli della barca e per questo motivo sono oggetto di una particolare attenzione.
Fatta eccezione per il passante del trasduttore dell'ecoscandaglio, le aperture nell'opera viva sono costituite da collegamenti a vite, da prese a mare (valvole a sfera) e da isolatori passanti flessibili.
Tutti i raccordi dei tubi flessibili sono rinforzati da due fascette.

Attenzione
In caso di abbandono della barca per un tempo prolungato chiudere le prese a mare. Le prese a mare collocate nei locali più nascosti (ad esempio nel bagno) dovrebbero essere aperte soltanto al momento dell'uso.

Consiglio per la manutenzione
La chiusura ermetica delle valvole di presa a mare deve essere controllata regolarmente.
Stringere i premistoppa delle valvole, controllare la tenuta delle fascette.

Nota bene
Se si tratta di valvole a sfera è facile riconoscere quando sono chiuse oppure aperte:
CHIUSO: la leva è perpendicolare al tubo o al flessibile
APERTO: la leva è allineata al tubo o al flessibile.

Attenzione
Quando la messa a terra:
Verificare subito la tenuta stagna del tronco intero, prima nella zona della chiglia e del timone di montaggio zavorra zona!
Si può immediatamente verificare con due chiglia della chiglia il montaggio della parte superiore e parte inferiore della chiglia!
Se in chiglie con le ali tratta di peso da un lato (con messa a terra o sul Terreno), è di controllare anche tutti gli accessori!
Verificare anche la condizione dei punti di fissaggio e collegamento della piattaforma!
Controllare tutto di nuovo nel ritorno in porto.
Rientro in ogni caso solo a velocità ridotta nel porto ed esplorare la zona subacquea della barca a terra!

Aperture nello scafo:

1	Tubo di scarico	Exhaust drain
2	Filtro acqua raffreddamento	Cooling water strainer
3	Aspirazione sciacquone	Suction toilet flushing
4	Scarico lavabo	Wash basin drain
5	Scarico pompa doccia	El. Shower drain pump
6	Acque reflue di scarico	Waste water drain
7	Scarico lavabo	Sink drain
8	Ecoscandaglio / log	Echo sounder/ log
9	Deck serbatoio di aspirazione delle acque reflue	Deck suction waste water tank
10	Hull pompa di sentina elettrica apertura	Hull opening electric bilge pump
11	Hull pompa di sentina di apertura manuale	Hull opening manual bilge pump
12	Mettente	Bailing
13	Serbatoio esala cassa liquami	Waste water tank venting
14	Batteria di sfiato	Battery vent
15	Riempimento del serbatoio di acqua dolce	Filling fresh water tank
16	Serbatoio acqua di scarico	Fresh water tank venting
17	Di riempimento serbatoio carburante	Filling Fuel Tank
18	Sfiato del serbatoio di carburante	Fuel tank venting
19	Riscaldamento di scarico (opzionale)	Heating drain (option)

Attenzione!
Messa in funzione / rimessa: Riempire il condizionatore d'aria con l'acqua (circa ½ a ¾ di litro) al raccordo a T della pompa dell'acqua di mare.

2.13 Generatore (opzione)

Attenzione
Per manutenzione e cura regolarmente su una base per esempio del livello di olio, del filtro, ecc. veda il manuale.

3. Tutela Ambientale

La BAVARIA YACHTBAU, scegliendo di installare un motore diesel entrobordo, ha rispettato i requisiti previsti dalle norme sui gas di scarico attualmente vigenti. Su richiesta può essere consegnato l'attestato di conformità relativo all'impianto dei gas di scarico.

3.1 Carburante e olio lubrificante
Nel fare rifornimento di carburante, si dovrebbe essere particolarmente accorti. Avvolgendo uno straccio intorno al bocchettone di riempimento del serbatoio si evita che il carburante, dalla pompa del distributore, finisca in mare. Nel manuale di istruzioni del motore è riportato un grafico con la curva del consumo specifico del carburante che indicherà il regime più vantaggioso. Per cambiare l'olio del motore si deve utilizzare una pompa aspirante, visto che non è possibile estrarlo come nel caso delle automobili. L'olio deve essere cambiato almeno una volta l'anno anche se il motore è stato utilizzato poco. Un motore ben controllato non dovrebbe mai avere perdite. Tuttavia, per evitare che la benché minima goccia d'olio finisca in sentina e quindi nell'acqua di sentina, il basamento del motore è costruito a forma di vasca chiusa. Se vi finisse dell'acqua, che può contenere tracce di olio, è necessario aspirarla per mezzo di una pompa, raccoglierla insieme all'olio esausto in una tanica e, infine, smaltirla. Per ogni evenienza dovrebbe essere tenuto a bordo un legante per olio.

3.2 Rifiuti
Ogni diportista sa benissimo che i rifiuti, anche se biodegradabili, non devono essere gettati in acqua. In uno dei gavoni di poppa dovrebbe essere previsto uno spazio da destinare alla pattumiera.

3.3 Emissioni acustiche
Il sistema di scarico bagnato del motore diesel, dotato di silenziatore, riduce notevolmente la rumorosità del motore. Inoltre, le emissioni acustiche vengono ridotte anche grazie all'impiego di cuscinetti di gomma, giunti elastici e all'insonorizzazione del vano motore. Evitare comunque di far girare al massimo il motore e ridurre il regime in acque dove il transito di imbarcazioni è notevole.

3.4 Produzione di onde
Le coste naturali sono sensibili alle onde prodotte dal moto dell'imbarcazione. E' opportuno mantenersi quindi ad una distanza sufficiente dalla costa. Osservando la scia prodotta dall'imbarcazione è possibile valutare quando è necessario ridurre la velocità in modo da evitare una produzione eccessiva di onde. Attenersi inoltre alla segnaletica quando si attraversano canali stretti.

3.5 Gas di scarico
Controllare regolarmente le emissioni di gas di scarico. I gas di scarico non devono formare un fumo nero o, tantomeno, addensarsi a formare nuvole bluastre. In tali casi è necessario cambiare il filtro dell'aria del motore (operazione che può essere compiuta dall'armatore) oppure far rivedere la registrazione del motore da un esperto qualificato.

3.6 Pittura antivegetativa
L'opera viva di ogni imbarcazione dovrebbe essere protetta da uno strato di antivegetativa perché il fouling comporta, fra le altre cose, un maggior dispendio di energia destinata alla propulsione. Il ventaglio delle pitture antivegetative è attualmente ampio e la loro efficacia molteplice. La scelta di un prodotto, quindi, deve essere fatta in base alle diverse caratteristiche delle acque in cui si naviga, lasciandosi guidare dai consigli di un esperto. Da preferire le antivegetative che dispiegano la loro efficienza negli anni senza che sia necessario rimuoverle. Tuttavia, se si deve applicare o rimuovere uno strato di antivegetativa, è necessario

definire con il proprio rimessaggio il lavoro da effettuare. Durante il carteggio, la superficie sottostante l'imbarcazione deve essere ricoperta da un telo o da una pellicola per raccogliere e, quindi, smaltire la polvere di scarto prodotta.

3.7 Solventi per vernici

La maggior parte dei solventi contengono sostanze aggressive e, se possibile, non dovrebbero essere usati. Da preferire invece un'asportazione meccanica dello strato di vernice.

4. Manutenzione

4.1 Piccola manutenzione e pulizia

Albero e attrezzatura

v. indicazioni del costruttore

Vele

Le vele sono in dacron, un materiale molto resistente e indeformabile che, per queste sue caratteristiche, conferisce alle vele una maggiore stabilità di forma.
Visto che il sottile strato dei tessuti laminati deve essere particolarmente protetto dal contatto con attrezzature appuntite, prima di armare vela è necessario controllare accuratamente le manovre fisse e correnti (quali, ad esempio, gli attacchi alle crocette, le coppiglie scoperte, gli angoli taglienti dei bozzelli del paterazzo etc.). I punti della vela che potrebbero sfregare alle crocette o alle sartie devono essere rinforzati su entrambi i lati con tessuto autoaderente (ralinga). Lo stesso vale per il bordame nel caso in cui possa logorarsi facendo attrito con le draglie della battagliola.

Nota bene:

- tenere presente che i danni al tessuto sono spesso da ricondursi ad un cattivo utilizzo delle vele. In particolare quando la vela viene fatta battere al vento, viene continuamente esposta alle radiazioni UV oppure stivata in modo inappropriato.
- in caso di domande relative ai tessuti delle vele, non esitare a rivolgersi direttamente al velaio o al fabbricante.
- -non estrarre mai, senza la dovuta attenzione, il carrello della scotta con supporto su sfera dalla rotaia per evitare di disperdere le sfere in coperta. Utilizzare piuttosto un pezzo di rotaia con i terminali chiusi.

Pulizia

Pulire subito l'imbarcazione non appena portata in secco. Il fouling verrà rimosso utilizzando apparecchiature di pulizia ad alta pressione. E' compito dell'armatore provvedere poi a pulire le superfici. Tutti i produttori di pitture forniscono informazioni dettagliate che spiegano come eseguire i cicli di pitturazione.
Per quanto riguarda le imbarcazioni che hanno navigato in acque salate, non dimenticare che i residui di sale legano l'acqua accelerando così il fenomeno della corrosione. Quando possibile, lavare la barca con acqua dolce.

Manutenzione del ponte

Questo tipo di legno, influenzato dalle condizioni meteorologiche, assume una naturale colorazione grigia senza che, tuttavia, le sue caratteristiche siano compromesse. Grazie alla sua resistenza alle condizioni meteorologiche non è necessario utilizzare vernici protettive.
Prodotti per la manutenzione del legno:
Oli protettivi per legno – si tratta di prodotti impregnanti che penetrano in profondità nel legno e che, sotto l'influenza di calore e umidità, compromettono l'aderenza laterale dei materiali di giunzione. Ciò può portare ad uno scollamento laterale delle giunzioni e, di conseguenza, ad una permeabilità in coperta.
Vernici – dopo essersi seccate, formano una pellicola anche sui punti di giunzione. A seconda del prodotto, intorno alla giunzione la superficie può presentarsi appiccicosa. Col passare del tempo la maggior parte delle vernici si stacca dalla giunzione, desquamandosi. A livello visivo la coperta in legno risulta danneggiata e i giunti presentano, in alcuni punti, delle crepe.

Detergenti per il teak – dovrebbero essere utilizzati solo se non contengono componenti diversi dai saponi naturali. Additivi quali l‘acido fosforico e ossalico, utilizzati spesso come additivi schiarenti, sono sostanze aggressive che attaccano le giunzioni provocandone un rapido invecchiamento.
Si consiglia quindi di pulire la coperta in legno utilizzando acqua dolce, addizionata eventualmente di piccole quantità di sapone neutro, e una redazza. Per eliminare lo sporco più resistente si può utilizzare anche una spugna dura.
L‘utilizzo di *acqua a pressione* può asportare le parti in legno morbido e provocare un scollamento laterale delle giunzioni; si consiglia quindi di non farne uso.
In periodi persistenti di caldo e siccità, la coperta dovrebbe essere bagnata regolarmente per evitare che il legno si secchi del tutto. Una perdita eccessiva di umidità del legno provoca una perdita di volume del legno mettendo quindi a dura prova la tenuta delle giunzioni. In circostanze poco favorevoli, ciò può causare un invecchiamento precoce del legno o una permeabilità delle giunzioni.
Se si osservano coscienziosamente queste facili regole la durata della coperta in legno può aumentare considerevolmente.

Manutenzione dell‘acciaio inossidabile
La resistenza alla corrosione degli acciai inossidabili è dovuta ad un sottile strato di ossido di cromo, dotato di un potenziale elettropositivo, che questi acciai formano al contatto con l‘ossigeno contenuto nell‘aria. Questo fenomeno viene definito tecnicamente passività. Il cromo tuttavia, nella serie galvanica dei potenziali, è negativo e un po’ „meno nobile“ del ferro. Se il sottile strato protettivo viene distrutto, l‘acciaio inossidabile diventa attivo e, quindi, ancora “meno nobile” rispetto al cromo puro. La corrosione può, a questo punto, avere inizio.
Chi non si è mai arrabbiato a causa delle macchioline marroni? Queste vengono causate dalla ruggine volatile o da scorie ferrose presenti in abbondanza nell‘aria in tutti i porti situati in prossimità delle città. Non appena la ruggine volatile si deposita sullo strato protettivo degli acciai inossidabili, la passività dovuta allo strato di ossido di cromo viene annientata in modo molto rapido e aggressivo.
Se sottoposto ad una pulizia regolare, l‘acciaio inossidabile conserva per lungo tempo il suo aspetto lucido. Ogni volta che si lava lo yacht con acqua dolce, è bene prendere l‘abitudine di lavare accuratamente anche i candelieri, i pulpiti di prua e di poppa così come tutte le attrezzature in acciaio inox. L‘acqua dolce scioglie i sali, la fuliggine e tutta la ruggine volatile che si è appena depositata facendo così „respirare“ lo strato protettivo che, in questo modo, può continuare a svolgere la sua funzione.
Nel caso in cui le macchioline marroni fossero già visibili, quasi tutti i prodotti per la pulizia dei metalli presenti in commercio sono adatti alla manutenzione dell‘attrezzatura in acciaio inossidabile presente a bordo come, ad esempio, la semplice lucidatura che viene effettuata anche sullo scafo.
Naturalmente questa manutenzione non serve a niente se l‘attrezzatura non è realizzata, già in origine, con i materiali giusti oppure se l‘acciaio inossidabile viene trattato in modo non appropriato. Al momento dell‘acquisto accertatevi che l‘attrezzatura sia stata sottoposta a trattamento elettrolitico.

4.2 Cicli di pitturazione
Rivolgersi al rimessaggio o al cantiere costruttore nel caso di domande relative ai cicli di pitturazione. Rimanere fedeli possibilmente ad uno stesso sistema completo di pitturazione.

4.3 Parti usurate e parti di ricambio
Per uno skipper esperto non dovrebbe essere difficile procurarsi dei pezzi di ricambio originali. Se si desiderano consigli, rivolgersi al rivenditore.
Nel caso in cui non siano disponibili ricambi originali delle parti che devono essere sostituite, si raccomanda di scegliere valutando la robustezza dei ricambi per non compromettere l’elevato standard tecnico posseduto dall’imbarcazione al momento della consegna.

4.4 Riparazioni
Le riparazioni al scafo (del poliestere laminato in pieno e laminato del panino del poliestere) possono essere effettuate da un'officina specializzata che considera le regole generali per l'elaborazione della resina del poliestere. La cui struttura interna è stata realizzata in modo da poter accedere in quasi ogni sua parte senza danneggiarlo. Il rivenditore fornirà, a questo proposito, tutte le informazioni necessarie.

4.5 Rimessaggio invernale

Consigli specifici sulle misure da adottare per il rimessaggio invernale sono già stati dati in vari punti del manuale. Il parametro principale, in base al quale operare la scelta del rimessaggio, è quello dell'elevato standard tecnico che un'azienda che si occupa di rimessaggio deve avere, non solo per quanto riguarda la tutela ambientale, ma anche per quanto riguarda ad esempio i supporti, l'impianto antincendio e l'accessibilità all'imbarcazione. Inoltre, dovrebbero essere definite delle regole che stabiliscano quali lavori l'armatore possa eseguire personalmente senza che la sicurezza degli altri diportisti venga compromessa.
Se possibile, i seguenti oggetti dovrebbero essere tolti dall'imbarcazione e conservati in un luogo asciutto e non troppo freddo:

- Documenti relativi all'imbarcazione e altri documenti
- Carte nautiche, libri e strumenti
- Materassi, cuscini, coperte e sacchi a pelo
- Vele e cime
- Generi alimentari
- Bombole del gas
- Dotazioni di sicurezza
- Gommone e zattera di salvataggio
- Batterie

<u>Consiglio:</u>
Prima del rimessaggio invernale dovrebbe essere dedicata una particolare attenzione alle seguenti parti che vanno trattate nel modo opportuno:

Pulire i trasduttori del solcometro e dell'ecoscandaglio.
Effettuare una piccola manutenzione e pulire regolarmente i sistemi elettrici usando detergenti specifici.
Pulire le tubazioni dell'acqua con sostanze leggermente acide, ad esempio con l'aceto bianco.
Smontare e lubrificare le valvole di presa a mare.
Pulire il wc e le relative tubazioni utilizzando dell'acqua dolce.
Fissare il timone in modo da non consentire nessun movimento (è sufficiente bloccare la ruota del timone)

Motore

- Fare rifornimento di carburante.
- Cambiare, se necessario, gli anodi anticorrosione dell'elica.
- Svuotare il circuito dell'acqua di raffreddamento e seguire le istruzioni del costruttore.
- Allentare tutte le cinghie (dell'alternatore e di altri gruppi azionati dal motore).

Rimessaggio invernale

- Seguire le indicazioni riportate nel libretto di istruzioni del motore.
- Conservare le batterie, una volta caricate, in luogo ventilato e non soggetto a gelo.
- Lubrificare i cavi e i componenti del sistema di governo
- Eliminare tutta l'acqua dall'imbarcazione e proteggerla dalle infiltrazioni di acqua piovana.
- Sostituire le componenti il cui funzionamento o stato appare compromesso

Alberatura e attrezzatura
Quando è possibile si consiglia di:

- Smontare l'albero.
- Smontare le manovre fisse e correnti.
- Controllare i cavi e le altre tubazioni.
- Controllare che i dadi, gli arridatoi e gli altri dispositivi di fissaggio non rivelino segni di cedimento o crepe.
- Lavare con acqua dolce tutte le parti in alluminio.
- Lavare con acqua dolce tutte le cime e stivarle una volta asciutte.
- Lavare tutti bozzelli di rinvio dell'albero e del boma e lubrificarli.

5. Osservazioni conclusive e segnalazioni importanti

Il presente manuale è conforme ai requisiti contenuti nella norma europea armonizzata EN 10240. Sebbene molti concetti Le sembreranno ovvi, speriamo tuttavia che la consultazione dei singoli capitoli possa aiutarLa a comprendere i sistemi tecnici e i concetti che hanno portato alla presente esposizione. L'obiettivo di questo manuale e quello di favorire un utilizzo sicuro dell'imbarcazione, come già affermato nell'introduzione.

Fra gli aspetti che non sono stati trattati si ricordano le dotazioni di sicurezza, che sono di competenza esclusiva dello skipper. E' ovvio che, per tutte le persone presenti a bordo, devono essere disponibili mezzi di salvataggio fra cui la zattera di salvataggio, che deve essere mantenuta sempre in buono stato, e inoltre, i segnali di allarme, la cassetta di pronto soccorso, gli attrezzi per effettuare riparazioni e simili.
Poiché la Direttiva Comunitaria sulle imbarcazioni da diporto attribuisce una rilevanza particolare alle misure antincendio, si ricorda ancora una volta che gli estintori devono essere sottoposti regolarmente a manutenzione e che è compito dello skipper addestrare il proprio equipaggio al loro utilizzo.
Chi è ben equipaggiato per le emergenze di regola non è chiamato ad affrontarle. Nel caso in cui si verifichi comunque una situazione di emergenza si tenga presente che l'imbarcazione è dotata di tutti i mezzi adatti ad affrontarla.

Segnalazioni importanti:

Il Cantiere lavora continuamente al perfezionamento dei suoi yacht a vela e si riserva il diritto di apportare modifiche alla forma, al corredo degli accessori in dotazione e al contenuto tecnico del presente manuale. Il Cantiere declina quindi ogni responsabilità relativa ai dati, ai disegni e alle descrizioni contenuti nel manuale.

Se il Suo yacht a vela dovesse essere dotato di accessori non contemplati nel presente manuale o nell'elenco delle dotazioni fornito al proprietario, la Sua parte contraente Le fornirà tutte le informazioni necessarie relative al loro utilizzo e manutenzione.

Poiché gli yacht costruiti dalla **BAVARIA YACHTBAU GmbH** vengono commercializzati attraverso una rete di rivenditori, non sussiste alcun rapporto contrattuale diretto fra il Cantiere e l'acquirente.

La **BAVARIA YACHTBAU GmbH** non è a conoscenza dei dettagli previsti nel contratto di vendita e il Suo rivenditore non è obbligato a applicare pienamente le condizioni di garanzia previste dal Cantiere.
Di conseguenza è assolutamente necessario che, nel caso in cui voglia avvalersi di una garanzia, si rivolga al Suo rivenditore.

6. Elenco dei manuali consegnati

- Manuale e Dichiarazione di conformità
- Certificato di garanzia del motore e relativo manuale di istruzioni
- Attestato di conformità dell'impianto del gas e relativo manuale di istruzioni
- Elenco delle dotazioni al momento della consegna
- Prospetti illustrativi e specifiche della costruzione in serie

CERTIFICATO D'IDENTITA':

(da compilare con l'aiuto del rivenditore o della parte contraente)

1. Varo dell'imbarcazione: ....
2. Data della consegna al proprietario: ....
3. Tipo di imbarcazione: ....
4. N. dello scafo e n. di serie: ....
5. N. dell'ordine: ....
6. Denominazione dello yacht: ....
7. Motore (costruttore, tipo): ....
8. N. del motore: ....
9. Trasmissione (costruttore, tipo, rapp.di trasmissione): ....
10. Propulsione (costruttore, tipo, dimensioni): ....
11. Rivenditore, rappresentante (nome e indirizzo):

....

....

....

....

12. Firma/ timbro del rivenditore: ....

7. Garanzia

v. condizioni di garanzia del rivenditore

Il rivenditore:

Nome e cognome:
Indirizzo:

è il rappresentante della nostra azienda che, nel caso in cui dovessero sorgere problemi, Le fornirà l'assistenza necessaria. Non appena sarà entrato in possesso della Sua imbarcazione, La preghiamo di compilare la seguente ricevuta di consegna e, dopo averla firmata, di consegnarla (oppure spedirla) al Suo rivenditore, affinchè Lei possa avvalersi delle nostre prestazioni di garanzia.

Condizioni di garanzia

v. contratto di compravendita

Firmare e rispedire a:

(indirizzo del rivenditore)

Conferma dell'avvenuta consegna

Nome:

Indirizzo:

Proprietario del BAVARIA *Cruiser 50*

HIN DE-BAVC50B6E111

Firma: ________________________________